• PLAKAT

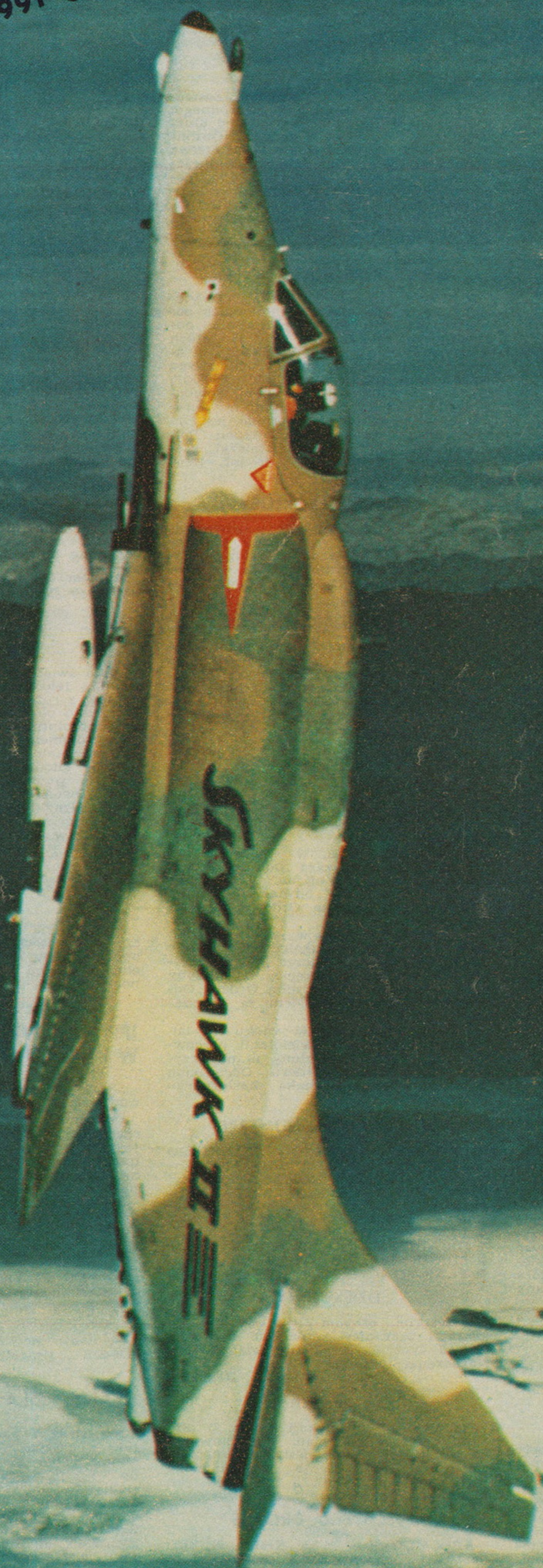
SKRZYDLATA POLSKA

(2043)

20-01-1991 • CENA 4000 zł

PL ISSN 0137-866X • Nr ind. 37606X





Samolot szturmowy A-4N Skyhawk, o którym pisaliśmy w numerze poprzednim. Zdjęcie: Mc Donnell Douglas

Z LOTU PO KRAJU

WIADOMOŚCI OGÓLNOLOTNICZE

● Dr Janusz Kołudny i dr Andrzej Udalski z Instytutu Astronomii Uniwersytetu Warszawskiego, współpracujący z amerykańskimi astronomami z obserwatorium Kitt-Peak w Arizonie, zainteresowali się gwiazdą V444, znajdującą się w Gwiazdozbiorze Łabędzia, uważaną dotąd za gwiazdę wybuchającą. Polsko-amerykańskie badania wykazały, że jest to para gwiazd, przy czym obok normalnej, jasnej gwiazdy występuje zagadkowy obiekt, który może być gwiazdą neutronową. Niewykluczone, że jest tam też tzw. czarna dziura.

● Braci lotniczej (bez względu na wiek) życzę pomyślności w życiu osobistym. Zaś młodej generacji, obrońcom polskiego nieba — tylu lądowań ilu startów — z życzeń gen. bryg. w st. spocz. pil. Stanisława Skalskiego przy wigilijnym opłatku.

● W ostatnich dniach ubiegłego roku w województwie stołecznym ogłoszono kolejną listę trucicieli środowiska. Znajdują się na niej m.in. Zakłady Mechaniczne PZL Warszawa Wola oraz Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze — Lotnisko Okęcie.

● 16 polskich urzędów państwowych zostało wyposażonych przez Bank Światowy w system komputerowy „All in-1", który poprzez satelitę, na zasadach poczty elektronicznej, pozwala na stałą łączność tych urzędów z siecią Banku Światowego. Komputery do systemu dostarczyła polska firma Apexim.

● W niedzielę 30 grudnia 1990 telewizja polska w programie II nadała audycję z serii „100 pytań do..." której główną postacią był najsławniejszy polski pilot II wojny światowej, gen. w st. spocz. pil. Stanisław Skalski.

● Staraniem członków Bydgoskiego Klubu Seniorów Lotnictwa Zenona Chwaliszewicza i Sylwestra Ulińskiego na terenie parafii kościoła pod wezwaniem Polskich Braci Męczenników w bydgoskiej dzielnicy Wyżyny powstał symboliczny grób ppłk. pil. obs. Adama Juliusza Zaleskiego, komendanta Szkoły Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich w Bydgoszczy, zamordowanego w Katyniu (patrz SP 44/90), odznaczonego pośmiertnie Medalem Za Wojnę Obronną 1939 r. Nagrobek stanowi kamień, na którym przymocowana jest tabliczka ze stosownym napisem.

WOJSKO

● Na jednym z najlepiej urządzonych w kraju ogólnowojskowym poligonie wędrzyńskim, który jest tzw. rejonem zurbanizowanym, ćwiczy m.in. pułk lotniczy z Babimostu. Na poligonie w Dębie k. Stalowej Woli, na którym jest m.in. wielka polana do skoków desantowych, coraz częściej ćwiczą żołnierze 6 PBDS. Na jedynym w Polsce specjalistycznym poligonie artyleryjskim w pobliżu Torunia, o powierzchni ok. 16 tysięcy ha, ćwiczą m.in. podchorążowie Wyższej Szkoły Oficerskiej Wojsk Rakietowych i Artylerii. Na poligonie w Ustce, obejmującym 15 km wybrzeża o szerokości 4—6 km, ćwiczą wojska obrony przeciwlotniczej, w tym Wyższa Oficerska Szkoła Wojsk Obrony Przeciwlotniczej w Koszalinie. Po zlikwidowaniu poligonu lotniczego w Zatoce Puckiej, do Ustki przeniosło się także lotnictwo. Po zbadaniu warunków bezpieczeństwa, do Ustki zaczęły przyjeżdżać również niektóre przeciwlotnicze jednostki rakietowe, które dotąd szkoliły się na poligonach w ZSRR. O umożliwienie strzelań rakietowych w Polsce ubiegają się Ministerstwa Obrony Węgier i Czechosłowacji. Leżący na wschód od Nidzicy mały poligon w Muszakach wykorzystywany był dotąd m.in. przez 6 Pomorską Brygadę Desantowo-Szturmową z Krakowa. Z tego poligonu do niedawna korzystały także Wojska Lotnicze i Obrony Powietrznej. Obecnie ze względu na duży koszt szkolenia rozważana jest możliwość przeniesienia desantowców na inny poligon, prawdopodobnie w Dębie. Niektóre z poligonów wojskowych być może zostaną zlikwidowane. Dla przykładu Toruń ma ochotę rozbudowywać się w kierunku poligonu artyleryjskiego, a na terenie Dęby są bogate złoża siarki, co do których istnieją plany eksploatacji.

● Żywotność MIG-ów-29, które są m.in. na uzbrojeniu Wojska Polskiego, wynosi ok. 20 lat.

● Według wstępnych danych w dęblińskiej Szkole Orląt, w całej jej historii, w katastrofach lotniczych zginęło 126 osób.

TRANSPORT

● Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze, Westinghouse Electric Corporation i Radwar zawarły kontrakt na wykonanie dla Polski systemu kontroli ruchu lotniczego. W ramach umowy WEC dostarczy sprzęt elektroniczny wartości 11 mln USD, a Radwar wykona prace instalacyjne. PPL jest inwestorem. Pierwszym etapem prac w polsko-amerykańskim systemie kontroli ruchu lotniczego będą urządzenia radarowe w Pułtusku i Warszawie, które mają być zainstalowane do 5 grudnia 1991.

● Podczas krótkiej wizyty w Warszawie wysoki rangą przedstawiciel dyrekcji Boeing International Corporation potwierdził zainteresowanie koncernu w Seattle dalszą współpracą z Polską. Krystalizuje się więc nadzieja na kolejne Boeingi dla PLL LOT.

● W sezonie letnim 1990 Gdańsk miał następujące, stałe połączenia lotnicze: pięć tygodniowo z Hamburgiem, cztery z Warszawą, po dwa z Londynem i Moskwą, po jednym z Helsinkami, Kopenhagą i Leningradem. Na okres zimowy połączenia te zostały zredukowane do 3 z Hamburgiem i 3 z Warszawą, oraz po jednym z Leningradem i Londynem.

● W Przedsiębiorstwie Państwowym Porty Lotnicze pracuje ok. 160 kontrolerów ruchu lotniczego.

PRZEMYSŁ

● Przy ministrze przemysłu została powołana Rada Przemysłu Obronnego, która zastąpi nie funkcjonujący od dłuższego czasu Komitet Przemysłu Obronnego RM. Zamierzenia Ministerstwa Przemysłu dotyczące dalszego funkcjonowania i rozwoju przemysłu obronnego zostały przedłożone Komitetowi Ekonomicznemu Rady Ministrów. Kierunkiem zasadniczym jest restrukturyzacja tego przemysłu i jego znaczna prywatyzacja.

PERSONALIA

● Główny Inspektor Obrony Terytorialnej gen. dyw. Edmund Bołociuch pożegnał płk. pil. Henryka Boronia, odchodzącego do rezerwy po 35 latach służby na różnych stanowiskach w siłach zbrojnych. Laureat honorowego wyróżnienia roku „Skrzydlatej Polski", pn. Błękitne Skrzydła, był m.in. dowódcą pułku lotniczego, dyrektorem Aeroklubu Krakowskiego, a obecnie jest sekretarzem generalnym Aeroklubu Polskiego. W spotkaniu uczestniczył prezes Aeroklubu Polskiego, dr inż. Henryk Sienkiewicz.

SPORT — AEROKLUBY

● W dziesiątce polskich sportowców-superrekordzistów jest trójka szybowników: na 3 miejscu — Pelagia Majewska — 17 rekordów świata, 4. Adela Dankowska — 12, 9—10. Edward Makula — 7.

MODELARSTWO

● Od 10 listopada do 10 grudnia 1990 w Ośrodku Kultury w Nowym Tomyślu czynna była wystawa modelarska. Modele wykonali członkowie miejscowej modelarni lotniczej, którą kieruje Zbigniew Piekutowski. Wystawa cieszyła się dużym zainteresowaniem.

ZMARLI

● 30 listopada, w wieku 62 lat, płk pil. rez. **Zbigniew Jedynak**, zasłużony oficer Wojsk Lotniczych, odznaczony m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski.

● 13 grudnia 1990, w wieku 56 lat, płk dypl. rez. **Ryszard Dobosz**, długoletni, zasłużony oficer Dowództwa Wojsk Lotniczych, odznaczony m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski.

● 19 grudnia 1990, w wieku 83 lat, **Jerzy Pętkowski**, długoletni, zasłużony starszy synoptyk w Biurze Prognoz Lotniczych Warszawa Okęcie, odznaczony m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski i Medalem za Warszawę.

● 22 grudnia 1990, w wieku 79 lat, **Kajetan Torosiewicz**, wieloletni pracownik PLL LOT, odznaczony m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski i Złotą Odznaką Zasłużonego Pracownika LOT-u.

W NASTĘPNYM NUMERZE

- PROJEKT NOWEGO POLSKIEGO SAMOLOTU PZL-230 SKORPION
- PRZEDWOJENNI KOMANDOSI
- WSCHÓD I ZACHÓD W FARNBOROUGH
- JU-52 W USA
- ULM-y-w ALPACH
- DRUGI PLAN LAMPARTA
- SILNIK DO GIGANTÓW
- PLAKAT-NIESPODZIANKA

DZIĘKUJEMY

Wszystkim osobom i instytucjom z kraju i zagranicy serdecznie dziękujemy za życzenia z okazji Świąt Bożego Narodzenia i Nowego Roku.

Redakcja

PRZEPRASZAMY

Do podpisu w Kolekcji SP nr 31 (SP. 1/1991) wkradł się błąd. Przedstawiony na zdjęciu F-15 nie jest samolotem o zmiennej geometrii, a przedstawiona jego wersja to F-15D, a nie F-15C, jak napisano. Przepraszamy. (Red.)

OGŁOSZENIA DROBNE

BIURO PLL LOT W GDYNI

7 grudnia 1990 w centrum Gdyni otwarto biuro Polskich Linii Lotniczych LOT. Przecięcia symbolicznej wstęgi dokonał zastępca dyrektora PLL LOT do spraw przewozowych Jarosław Roszkowski, a biuro poświęcił ksiądz prałat Henryk Jankowski.

Na zdjęciach: moment poświęcenia biura oraz jego fronton
Zdjęcia: Andrzej Pawliszewski

LOTNICTWO CZUWA

W noc sylwestrową minister obrony narodowej wiceadmirał Piotr Kołodziejczyk odwiedził Centralne Stanowisko Dowodzenia Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej. Meldunek ministrowi złożył dowódca placówki płk Jan Krawczyk. W sali planowania działań bojowych (operacyjnej) informacji udzielał m.in. szef sztabu WLiOP gen. bryg. pil. Henryk Pietrzak. W sali dyżurów minister obserwował pracę kilkunastu oficerów, pełniących służbę przy monitorach i komputerach. Obowiązki dyżurnego operacyjnego pełnił płk pil. Ryszard Zaboj. Na straży powietrznych granic Polski czuwały: pułki lotnictwa myśliwskiego, wojska rakietowe i radiotechniczne oraz śmigłowce i samoloty ratownictwa technicznego. Sprawdzając łączność, minister połączył się ze służbami operacyjnymi WLiOP w kraju. W centrum informacyjno-rozpoznawczym z zadaniami dyżurujących tam radiotechników (w większości pań) zapoznał ministra płk Jerzy Kowalczyk, a przewodnikiem w ośrodku przetwarzania informacji był płk Kazimierz Kozak. Wiceadmirał Kołodziejczyk oglądał także zaplecze CSD, w którym przewidziane jest unowocześnienie sprzętu, oraz centralne biuro hydrometeorologiczne.

Minister obrony narodowej złożył dyżurującym żołnierzom i pracownikom WLiOP najlepsze życzenia noworoczne.

ŚWIĄTECZNE DIAMENTY

Mimo świątecznego dnia — 26 grudnia 1990 — fala karkonoska nie zaskoczyła Aeroklubu Jeleniogórskiego. Spośród licznych oczekujących na diamenty wysokościowe pilotów z różnych stron kraju oraz Litwy i Niemiec, szczęście uśmiechnęło się jednak tylko do trzech: Wojciech Schiller z Aeroklubu Poznańskiego, uzyskując wysokość absolutną 6 950 m i przewyższenia 5 900 m uzupełnił złotą odznakę i zdobył trzeci diament; Litwin Kestutis Rimszalis osiągnął wysokość absolutną 6 300 m i przewyższenie 5 200 m, czym uzupełnił złotą odznakę i zdobył drugi diament; Marcin Młodziński (także A. Poznański) miał 6 000 m wysokości absolutnej i 5 000 m przewyższenia, czym uzupełnił złotą odznakę i zdobył pierwszy diament. Dwóch dalszych pilotów Aeroklubu Poznańskiego zdobyło przewyższenia do złotej odznaki szybowcowej: Jacek Grytka — odpowiednio 5 000 m i 4 000 m, Grzegorz Węgrzak — 4 950 m i 3 950 m. W tym dniu największym sukcesem mogli się więc szczycić szybownicy z Poznania, ale jest to także owoc dobrej współpracy aeroklubów Poznańskiego i Jeleniogórskiego.

UWAGA, CZYTELNICY!

Z uwagi na załączany do każdego numeru plakat, wkładany ręcznie, co wydłuża czas przygotowania „Skrzydlatej Polski" do kolportażu, mogą nastąpić niewielkie opóźnienia w dostarczaniu naszego czasopisma do kiosków, zwłaszcza w rejonach oddalonych od Warszawy. Przepraszamy i prosimy o zrozumienie, zapewniając jednocześnie, że „Skrzydlata Polska" będzie się ukazywać co tydzień.

IPP — INDYWIDUALNA PRENUMERATA PROMOCYJNA W I KWARTALE 1991

„Skrzydlatą Polskę" możesz regularnie otrzymywać dzięki indywidualnej prenumeracie.

Dogodność tej prenumeraty polega na tym, że będziemy przesyłali Ci bieżące egzemplarze tygodnika zaraz po jego wydrukowaniu. Do ceny detalicznej doliczamy jedynie połowę kosztów przesyłki pocztowej. Prenumeratę indywidualną przyjmujemy tymczasowo na okres 1 miesiąca (4 numery). Po wpłaceniu 18 000 zł masz na cały miesiąc spokojną głowę, że w terminie otrzymasz nasze wspólne czasopismo.

Na podobnej zasadzie oferujemy także wysyłkę „Skrzydlatej Polski" za granicę, po wpłaceniu miesięcznie 10 USD lub równowartości w walucie wymienialnej na konto dewizowe.

Adresy i konta:

— PHU „Mirage", ul. Puławska 43, 02-508 Warszawa lub „Skrzydlata Polska", ul. Kazimierzowska 52, 02-546 Warszawa,

— konto złotówkowe: Łódzki Bank Rozwoju S. A. Oddział Warszawa O/M nr 410001-749-136, „Mirage",

— konto dewizowe: Bank Rozwoju Eksportu S. A. Warszawa, nr 401054-65-49-136-251, „Mirage"

SZANSA DLA PRZEDSIĘBIORCZYCH

Nie siedź z założonymi rękami! Jeżeli chcesz mieć zapewniony regularny kontakt z naszym tygodnikiem, możesz to osiągnąć i jeszcze na tym zarobić! Ogłaszamy nabór sprzedawców i kolporterów „Skrzydlatej". Ofertę swoją kierujemy do wszystkich: do sklepów modelarskich, szkół, klubów, kiosków, małych przedsiębiorstw prywatnych, jak również do osób indywidualnych. Proponujemy Wam sprzedaż komisową „Skrzydlatej" z marżą 20-procentową (800 zł od każdego sprzedanego egzemplarza). Minimalna liczba egzemplarzy przyjętych do sprzedaży — 20. Zgłoszenia prosimy kierować pod adresem: Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowe „Mirage", ul. Puławska 43, 02-508 Warszawa, telefon: 49-82-13, telex: 81-27-36 wkl, FAX (0-2) 641-94-21.

Oferujemy możliwość zarobku bez konieczności inwestowania własnych pieniędzy. Stwarzamy szansę dla przedsiębiorczych!

● **USA.** Rok 1990 był dla koncernu Boeinga niezwykle ważny. Tylko w pierwszych trzech kwartałach ub.r. sprzedaż wyniosła blisko 20,6 mld USD. Zwiększono produkcję samolotów z rodziny 737, 757 i 767, homologowano najnowszy typ Boeinga 737-500. Przyjęto zamówienia na ponad 300 samolotów i rozpoczęto realizację programu produkcji najnowszej i najnowocześniejszej maszyny nowej generacji — Boeinga 777.

● **WŁOCHY.** Włoski samolot wojskowy Macchi 326, który wystartował z bazy w Weronie spadł 6 grudnia ub.r. na przedmieściu Bolonii — Casalecchio Di Reno, gdzie runął na szkołę i stanął w płomieniach. Była to szkoła techniczna, do której uczęszczała młodzież w wieku 15—18 lat, w momencie katastrofy znajdowało się w niej około 200 uczniów. 12 osób zostało zabitych, około 100 rannych.

● **AUSTRALIA/SINGAPUR.** Szkoła pilotów Singapore Airlines otworzyła w zachodniej Australii swą filię. Ma ona z kapitałem startowym 1 mln USD szkolić rocznie około 60 uczniów. Do dyspozycji szkolących są cztery samoloty Beech Bonanza i dwa Beech Baron.

● **FRANCJA.** Samolot bojowy Mirage IIIE święcił w ub.r. w jednostkach Armee de L'Air swój jubileusz 25-lecia w służbie francuskiego lotnictwa wojskowego. W dziewięciu jednostkach znajduje się 185 egzemplarzy tego typu samolotów.

● **SZWAJCARIA.** W celu poszerzenia pola swego działania na europejskim rynku przewozowym, szwajcarski regionalny przewoźnik lotniczy Crossair zacieśnił współpracę ze szkockim przewoźnikiem regionalnym Business Air i zakupił 15 procent jego akcji. Business Air ma trzy samoloty Embraer Bandeirante oraz jeden Shorts 360, wykonuje przewozy wynajęte, m.in. dla różnych towarzystw naftowych.

● **IZRAEL.** Samolotem Boeing 757 linie lotnicze El Al uruchomiły regularne bezpośrednie połączenie między Tel Awiwem i Berlinem — Schoenefeld.

● **FAI.** W kołach zbliżonych do Międzynarodowej Federacji Lotniczej mówi się, że szybowce mające wziąć udział w tegorocznych Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Minden w USA zostaną zbiorowo przetransportowane z Europy do miejsca mistrzostw samolotem transportowym An-124, który może zabrać na swój pokład 40 do 50 szybowców wraz z wozami transportowymi.

● **NIEMCY.** Monachijski przewoźnik German Wings, który z powodu niewypłacalności zmuszony był zawiesić swą działalność, zostanie za 700 tys. DM wykupiony przez Deutsche Lufthansa.

● **USA.** Podpisano porozumienie o wspólnym rozwoju i produkcji przez Stany Zjednoczone, Włochy i Hiszpanię samolotu bojowego pionowego startu Harrier II Plus. Nowa wersja tego samolotu wyposażona zostanie w nowoczesny radar Hughesa typu APG-65, który ma poprawić właściwości bojowe samolotu w walce powietrznej. Wstępne prace już rozpoczęto, w 1991 przewiduje się pierwszy lot prototypu, od 1993 produkcję seryjną. US Marine Corps otrzyma 27 samolotów Harrier II Plus, Hiszpania chce 18 sztuk, a Włochy potrzebują dla swych lotniskowców 16 samolotów.

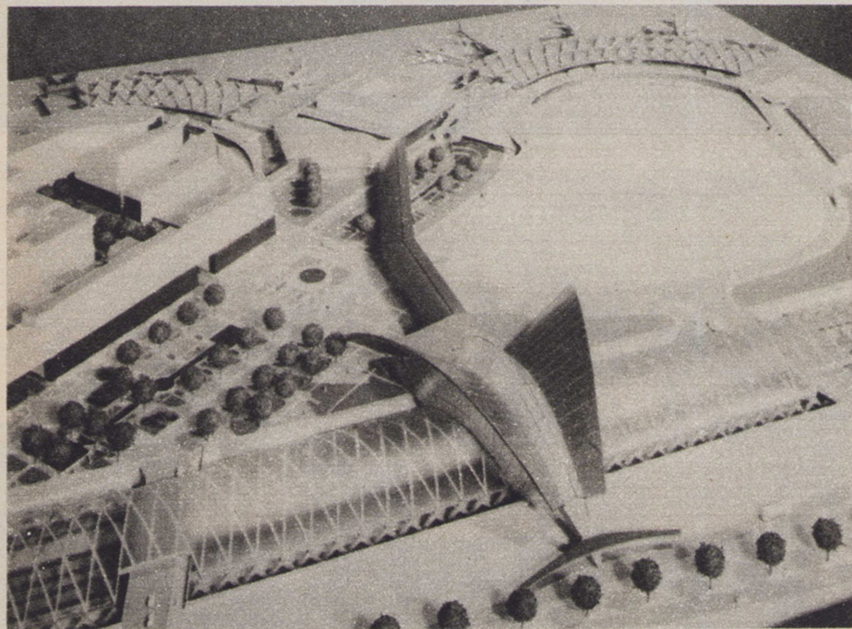
● **KANADA.** Niemiecka Lufthansa zamówiła w kanadyjskiej firmie CAE Electronic Ltd. w Montrealu dwa symulatory dla aerobusów A.340-200. Zamówienie opiewa na 44 mln dolarów kanadyjskich.

● **TUNEZJA.** Linie lotnicze Tunis Air otrzymały pierwszy z czterech zamówionych samolotów A.320, które weszły na linie europejskie, zastępując na nich przestarzałe B.727.

● **NIEMCY.** Czarterowy przewoźnik lotniczy Condor Flugdienst otrzyma do lata 1995 17 nowych samolotów. Zamówionych zostanie 9 B.757-200 i 8 B.767-300ER.

NOWY DWORZEC LOTNICZY

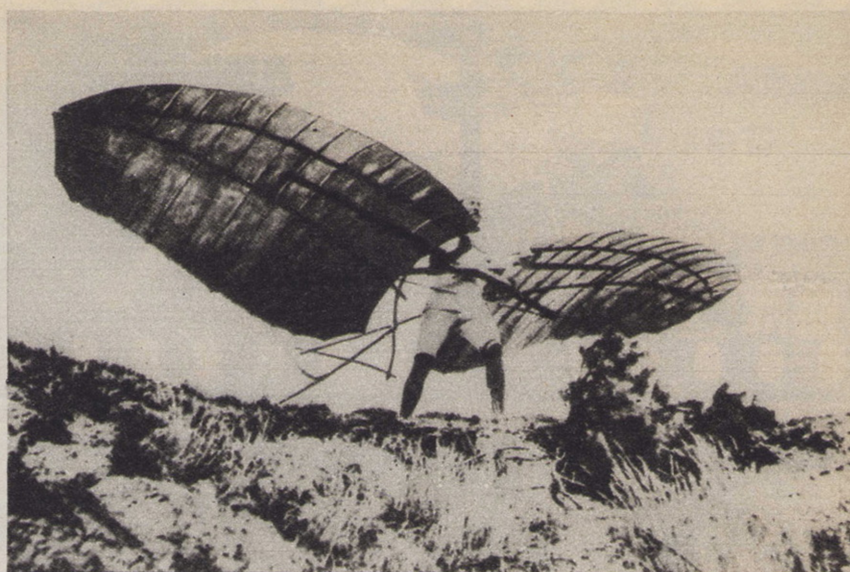
Czasopismo lotnicze „Air et Cosmos" opublikowało zdjęcie projektu nowego dworca lotniczego — na miarę XXI wieku, który zostanie zbudowany kosztem 2 mld franków na nowym lotnisku Satolas w Lyonie. Oddanie do użytkowania przewidziano na lata 1991—93. Będzie mógł on odprawić 6—7 mln pasażerów rocznie.



FRANCUSKI RAFALE C.01

W zakładach lotniczych Dassault w St. Cloud zaprezentowano oficjalnie, w obecności ministra obrony i wyższych oficerów tego resortu, pierwszy seryjny prototyp samolotu myśliwskiego Rafale C.01 (na zdjęciu z „Air et Cosmos"). Samoloty tego typu mają wejść w przyszłości na wyposażenie sił powietrznych i lotnictwa marynarki wojennej. Pierwszy lot przewidziano w marcu br.





100-LECIE PIERWSZEGO LOTU CZŁOWIEKA (1891—1991)

Rok 1991 ogłoszono w Niemczech i wielu innych krajach Rokiem pierwszego lotu człowieka, albo krócej — Rokiem Lilienthala, na cześć pioniera lotnictwa niemieckiego, Otto Lilienthala, który wraz z bratem Gustawem budował szybowce o rozpiętości skrzydeł 7—8 metrów i masie około 20 kg. Na zbudowanych skrzydłach wykonywał ze wzniesień skoki; w końcowych skokach-lotach uzyskiwał odległość kilkuset metrów. Pierwsze skoki-loty wykonywał w lecie 1891 ze wzgórka koło Derwitz (na zdjęciach z archiwum), niedaleko Poczdamu. W latach 1891—1896 wykonał Otto Lilienthal ponad 2000 lotów ślizgowych na szybowcach własnej konstrukcji. Zginął śmiercią lotnika w 1896.

Francuski pionier lotnictwa F. Ferber powiedział: „Dzień, w którym Lilienthal w 1891 przeleciał w powietrzu swe pierwsze 15 m, uważam za moment, od którego ludzie mogą latać". Do obchodów 100-lecia pierwszego lotu człowieka i pionierskich lotów O. Lilienthala powracać będziemy w następnych numerach.



● **FRANCJA/WENEZUELA.** Zakłady Dassault przekazały lotnictwu wojskowemu Wenezueli pierwsze z serii zamówionych samoloty bojowe Mirage 50EV. Są to przebudowane i unowocześnione Mirage 50 z silnikami Atar-9K50, wyposażone w lepszą awionikę i urządzenie do pobierania paliwa podczas lotu.

● **RPA.** Siły powietrzne wycofały ze stanu jednostek bojowych ostatnie samoloty myśliwskie Dassault Mirage III, w które wyposażony był ostatnio drugi dywizjon.

● **FRANCJA/USA.** Linie lotnicze Air France i amerykańskie US Air podpisały oświadczenie o rozszerzeniu wzajemnej współpracy. Chodzi szczególnie o prowadzenie wspólnej kampanii propagandowej w zakresie rezerwacji i sprzedaży biletów oraz poszerzenie przewozów towarowych.

● **NIEMCY/JAPONIA.** W ślad za utrzymywanym już przez Lufthansę regularnym połączeniem towarowym między Niemcami i Japonią, Japan Airlines podjął we współpracy z Lufthansą nowe połączenie towarowe raz w tygodniu między Tokio i Kolonią/Bonn, na której to trasie latają samoloty Boeing 747 Cargo.

(kon)

POWIETRZNI PRZEWOŹNICY (19)



CAYMAN AIRWAYS. Georgetown-Kajmany (brytyjska kolonia na wyspie Grand Cayman). Przedsiębiorstwo o mieszanym kapitale, zatrudnia 400 pracowników. Wykonuje przewozy w rejonie Karaibów i do USA. Sprzęt: 2 samoloty B.737-400 i 1 Shorts 330-200. Skrót: KX.



FINNAVIATION. Vantaa — Finlandia. Spółka z udziałem akcji linii lotniczych Finnair (90%) i firmy Suomen Yhdyspankki, zatrudnia 178 pracowników. Wykonuje przewozy w kraju i do Szwecji. Sprzęt: 5 samolotów Saab SF340A i 1 Saab SF340B. W 1989 przewieziono 252 tys. pasażerów i 591 ton ładunków. Skrót: FA.



KLM ROYAL DUTCH AIRLINES. Amsterdam-Holandia. Przedsiębiorstwo o mieszanym kapitale, zatrudnia ponad 25 tys. pracowników. Wykonuje przewozy na wszystkie kontynenty. Sprzęt: 65 samolotów, w tym m. in. 20 B.747, 15 B.737 i A.310. W 1989 przewieziono ponad 4,2 mln pasażerów. Skrót: KL. Członek IATA. Przedstawicielstwo w Warszawie.



KOREAN AIR. Seul-Korea Południowa. Przedsiębiorstwo należące do Han Jin Group (100%), zatrudnia ponad 11 700 pracowników. Wykonuje przewozy w kraju, na Środkowy i Daleki Wschód, do Europy i Ameryki Północnej. Sprzęt: 70 samolotów, w tym m.in. 25 B.747, 20 A.300, 12 B.727. W 1989 przewieziono ponad 11,3 mln pasażerów Skrót: KE. Członek IATA.

(ko)

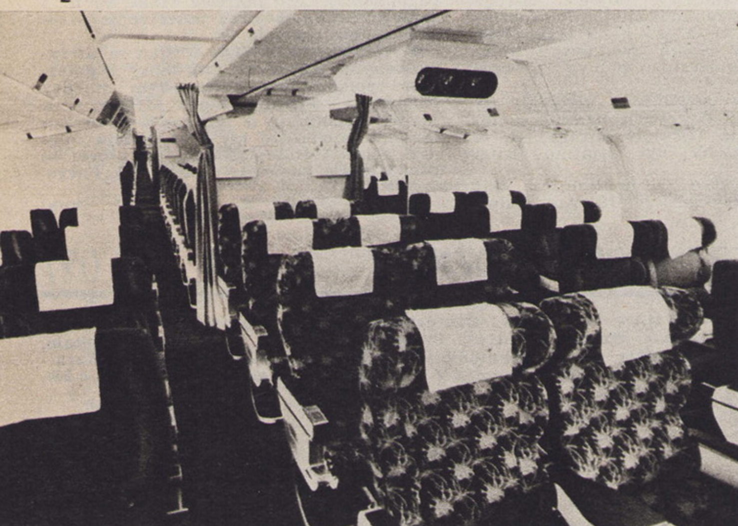


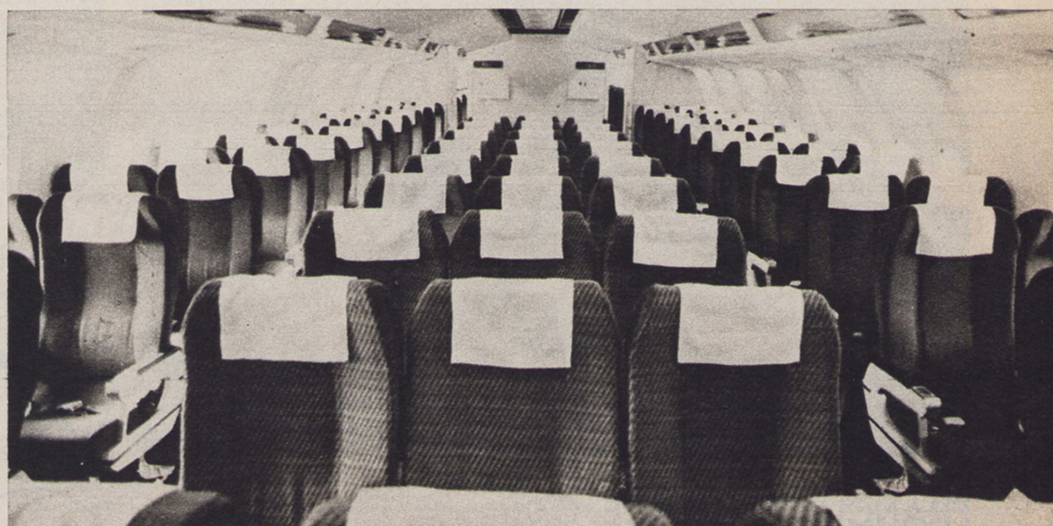
1

WARSZAWA DA SIĘ LUBIĆ



2


3


4

▼ 5



Polskie Linie Lotnicze LOT mogą się szczycić największym dwusilnikowym samolotem pasażerskim jakim jest Boeing 767-300. Egzemplarz latający w barwach naszego przewoźnika narodowego ma numer seryjny 24865, znaki rejestracyjne SP-LPA i imię stolicy kraju. Lotowska „Warszawa" wylądowała po raz pierwszy na lotnisku Okęcie 23 sierpnia 1990 i wkrótce potem rozpoczęła regularne loty rejsowe. Lata bardzo intensywnie. Pięć razy w tygodniu przewozi pasażerów i towary do Nowego Jorku i Newark lub do Chicago, a rzadziej do Bangkoku i Montrealu. Lot, w jedną stronę trwa około 10 godzin. Podczas sezonu zdarzyło się, że „Warszawa" w ciągu jednego tygodnia wykonała 7 rejsów do Nowego Jorku i z powrotem, a w innym tygodniu — 6 lotów do Chicago i z powrotem. Średnio SP-LPA spędza w powietrzu kilkanaście godzin na dobę. Do tej pory w barwach PLL LOT wylatała ok. 1700 h i wykonała blisko 250 lądowań. Świadczy to jak najlepiej o samolocie i jego napędzie — silnikach General Electric CF6-80C2.

„Warszawa" może zabrać na pokład 249 pasażerów, w tym 225 w klasie ekonomicznej i 24 w klasie business, a w obszernych ładowniach towary: luzem — o objętości 149,1 m^3, w kontenerach — 114,1 m^3, na paletach — 106,8 m^3. Maksymalny udźwig handlowy samolotu wynosi 41,87 ton.

Pasażerowie mają zapewniony komfortowy lot, a sprzyja temu nie tylko eleganckie, wygodne i funkcjonalne wnętrze, ale także niski poziom hałasu i sprawna, uprzejma obsługa przez 9 stewardes i stewardów, którzy podczas lotu m.in. podają znakomite potrawy i napoje. Nie brakuje też innych atrakcji, jak chociażby muzyka w indywidualnych słuchawkach, filmy i pokazywany na ekranie przebieg lotu.

Ten powietrzny kolos mknie równo, jak po stole. Dziesięciogodzinny lot mija szybko i przyjemnie, a pasażer „Warszawy" czuje się jak w domowych pieleszach, przed telewizorem, z dodatkową możliwością spoglądania w dół na przemieszczający się krajobraz. O bezpieczeństwo lotu dba dwóch wysokokwalifikowanych pilotów, którzy czuwają nad mechanizmami i elektronicznymi układami samolotu, który właściwie leci sam, a człowiek tylko go kontroluje. Warto tu dodać, że teoretyczna niezawodność samolotów tego typu została potwierdzona w praktyce. Niezawodność ta mierzona dotarciem do lotniska docelowego o czasie, dla Boeingów 767 wynosi 99,838 procent! Podkreślić też należy nadmiar mocy, która pozwala samolotowi dolecieć bezpiecznie do lotniska nawet w przypadku mało prawdopodobnej awarii i wyłączenia jednego z silników.

Tak więc Boeing 767-300 ER SP-LPA „Warszawa" naprawdę da się lubić.

HEK

P.S. Opis techniczny tego typu samolotu zamieszczamy na str. 11.

Na zdjęciach i rysunkach:
1. Boeing 767-300 „Warszawa" w Seattle przed pierwszym lotem do Warszawy, 2 i 5. ..i w całej krasie na Okęciu, 3. Kabina pasażerska klasy business, 4. Jedna z dwóch kabin pasażerskich klasy ekonomicznej, 6. Nowoczesna kabina pilotów, z tzw. szklaną (skomputeryzowaną) tablicą przyrządów, 7. W głębi w środku ekran do wyświetlania filmów i informacji oraz — na pierwszym planie — dodatkowy monitor w tylnej części kabiny pasażerskiej, 8. Dodatkowe miejsce dla stewardesy pomiędzy I a II kabiną pasażerską klasy ekonomicznej, 9. Dodatkowe wyposażenia awaryjne za fotelami: butla tlenowa z maską i gaśnicą, 10. Porównanie Boeingów 767: 300 (dłuższy kadłub) i 200, 11. Dwa wyjścia awaryjne na skrzydło, 12. Zasięg z Warszawy lotowskich Boeingów: 767-300 ER i 767-200 ER. Zdjęcia: Andrzej Pawliszewski (9) i Henryk Kucharski (2), rysunki: Boeing i LOT. (patrz też zdjęcie na str. 16)

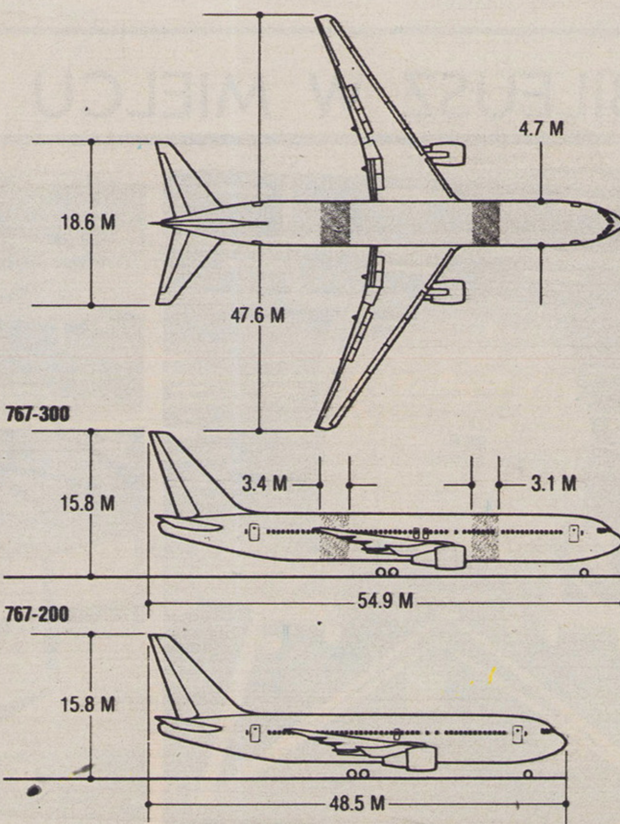

6


7


8

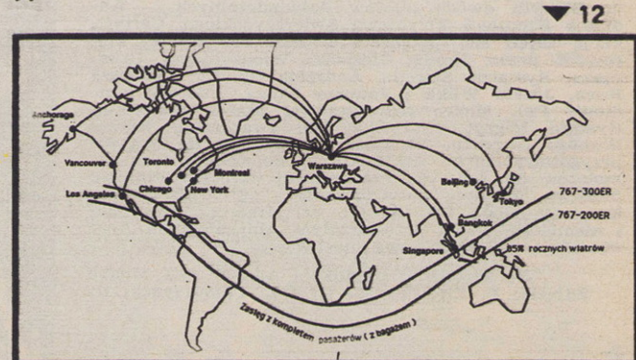

9

10 ◀




11

▼ 12



KOMU WIEJE WIATR



Jesienią wśród pilotów szybowcowych w Polsce pojawia się pytanie: kiedy przyjechać do Jeleniej Góry na falę, po diamenty? Do tego pytania doszło następne, nie mniej istotne: za ile można polecieć na falę, po diament?

Na pierwsze pytanie nikt nigdy nie otrzymał precyzyjnej odpowiedzi, i nikt też o to nie miał do nikogo pretensji, ponieważ rządzą tym nieobliczalne prawa natury.

Odpowiedź na drugie pytanie wydaje się być prosta, podlega bowiem obliczalnym prawom ekonomii. Jednak tylko wydaje się, ponieważ istnieje duża sfera nieobliczalnych oczekiwań. Czy można tu dojść do kompromisu? Zapewne tak, ale na sprawę należy spojrzeć obiektywnie.

Z chwilą przejęcia majątku od Aeroklubu Polskiego, Aeroklub Jeleniogórski uzyskał osobowość prawną i przyjął finansową odpowiedzialność za swoją działalność. Zobowiązał się również prowadzić loty falowe dla pilotów, przyjeżdżających z innych aeroklubów. Pozostał jednak tylko aeroklubem, bez poprzedniego szyldu Wyczynowy Ośrodek Szybowcowy, a wśród przekazanych szybowców otrzymał cztery jednomiejscowe, nadające się do lotów falowych (jeden z nich, niestety został poważnie uszkodzony w wypadku lotniczym). Łącznie mają one przed sobą 1400 godzin lotu, w ciągu całego sezonu służąc pilotom Aeroklubu Jeleniogórskiego, którego ogólny stan posiadania wynosi obecnie 12 szybowców. Latają więc intensywnie i można spodziewać się, że niebawem trzeba je będzie poddać remontowi lub kosztownym przeglądom. Za nasze pieniądze. Więc dlaczego oczekuje się, że koszt lotu ma nie uwzględniać amortyzacji? Kosztuje również eksploatacja samolotów, np. remont holówki typu Jak-12 — 73 mln zł. Co prawda na opłacenie remontów otrzymaliśmy pożyczki z Aeroklubu Polskiego, ale przecież pożyczkę zapewne trzeba będzie zwrócić. Rosną też ceny paliwa, a pełne zbiorniki — to nasze zmartwienie.

Czy zatem słuszny jest zarzut, że Jelenia Góra chce zarżnąć polskie szybownictwo i nikt na takich okropnych warunkach nie przyjedzie na falę?

Postępując inaczej, w pozornym interesie polskiego szybownictwa można zarżnąć Aeroklub Jeleniogórski, a wtedy też będzie kłopot z lataniem na falę. Można sobie wyobrazić, że pretendent do diamentu przyleci z własnym sprzętem, ale to na pewno nie znaczy, że lot po diament będzie mniej kosztował.

Czy sens ma zarzut, że żadnego pilota nie stać na tak drogie loty w Jeleniej Górze? Otóż żadnego pilota nie stać na lot za własne pieniądze w żadnym z naszych aeroklubów, a latają tylko dlatego, że aeroklub, z własnych środków dopłaca do lotów każdego swojego członka na własnym lotnisku. Sporządzając cennik lotów w Jeleniej Górze nie mieliśmy złudzeń, że są to niskie ceny oraz że takie koszty ponosić będą piloci.

Uważamy natomiast, że skierowanie pilota do nas na loty falowe jest równoznaczne, że zobowiązanie finansowe przyjmuje na siebie ten, kto znając warunki kieruje do nas pilota.

Czy to jest już impas? Myślę, że podanie do wiadomości aeroklubów cennika jeleniogórskiego to raczej „kij w mrowisko". Tymczasem cennik tu i ówdzie został przyjęty ze zdumieniem, oburzeniem i ostrą krytyką, więc jest powód do zastanowienia. Dla nas wszystkich.

U siebie możemy poddać oszczędnościowej analizie sposób naliczenia kosztów lotu. Możemy nawet posunąć się do ich naliczenia z niewielką stratą, mając na uwadze korzyści reklamowe. Jednak znacznie więcej mogą zrobić ci, którzy nie chcą dopuścić do obniżenia poziomu sportu szybowcowego. A więc zarówno Aeroklub Polski, jak i pozostałe aerokluby regionalne.

Prezes Aeroklubu Polskiego Henryk Sienkiewicz już wyszedł naprzeciw trudnościom, składając obietnicę, że zrefunduje koszt każdego lotu, zakończonego zdobyciem diamentu. Wspaniała oferta, dziękujemy, ale cały problem wymaga racjonalnego uregulowania.

Widzimy możliwość następujących rozwiązań:

I. Pomoc ze strony Aeroklubu Polskiego

1. Aeroklub Polski zapewni paliwo, przeznaczone wyłącznie do lotów falowych, wykonywanych przez polskich pilotów.
2. Do Jeleniej Góry na sezon falowy lub na stałe oddelegowane zostaną przystosowane do lotów falowych szybowce typu Junior w odpowiedniej liczbie (aktualnie brakuje nam czterech szybowców). Za loty wykonane na tych szybowcach polscy piloci nie byliby obciążeni kosztami.
3. Uwzględniając inne korzyści, wynikające z eksploatacji tych szybowców w Aeroklubie Jeleniogórskim, moglibyśmy zaniechać naliczania kosztów lotu samolotu holującego.

Efekt końcowy: pilot, oddelegowany przez swój aeroklub do Jeleniej Góry na loty falowe, lata praktycznie na koszt Aeroklubu Polskiego. Jelenia Góra dokłada do tego pracę i niekwestionowaną życzliwość dla szybownictwa.

Uwaga: w ubiegłym roku z naszego aeroklubu przekazano do innych jednostek na polecenie APRL cztery Piraty, w zamian za to mieliśmy otrzymać właśnie cztery Juniory. Niestety, została wykonana tylko pierwsza część zarządzenia.

II. Dwustronne umowy z aeroklubami regionalnymi.

Na zasadzie porozumień o szerokim wachlarzu wzajemnych usług można doprowadzić do tego, że przyjeżdżający do nas pilot będzie latał bardzo tanio, a może nawet bez obciążenia kosztami. Przykłady już mamy: tanio, bo na swoich szybowcach latają u nas piloci z Ostrowa Wielkopolskiego i Poznania. Ich szybowce, wyposażone przez naszych mechaników, są w naszym hangarze.

III. Fakt, że problem opłat za loty wyszedł z Jeleniej Góry, nie jest przypadkiem: my już musimy latać na falę na określonych zasadach. Dla innych aeroklubów, czy ośrodków, problem ten pojawi się dopiero na wiosnę. Dlatego, nie czekając wiosny powinniśmy opracować obowiązujące w całym stowarzyszeniu zasady (a nie ceny), na których oparty byłby trening pilotów szybowcowych, samolotowych czy skoczków spadochronowych w ośrodkach czy innych aeroklubach.

A na falę, drodzy koledzy piloci, lata się zawsze pod wiatr, tyle, że czasami przyświeca słoneczko. Mamy nadzieję, że dopracujemy się zasad i cennika, które będą zachwycające, i że liczba diamentów, zdobywanych na karkonoskiej fali nie zmaleje. Znamienne jest, że my, którzy tak zajadle dyskutujemy na ten temat, wylataliśmy swoje za darmo. Niestety, wygląda na to, że „przeminęło z wiatrem". Przyjmując dziś obowiązek kierowania aeroklubem staramy się o tym nie zapominać, mając jednak na uwadze konieczność spełnienia dwóch warunków:

— z jednej strony nie można wypłoszyć z lotniska wszystkich członków aeroklubu wysokimi kosztami latania — bez latającej młodzieży nie będzie aeroklubu,
— z drugiej strony, jeżeli zbankrutuje aeroklub, jego członkowie nie będą mieli po co przyjść na lotnisko — i wyjdzie na to samo.

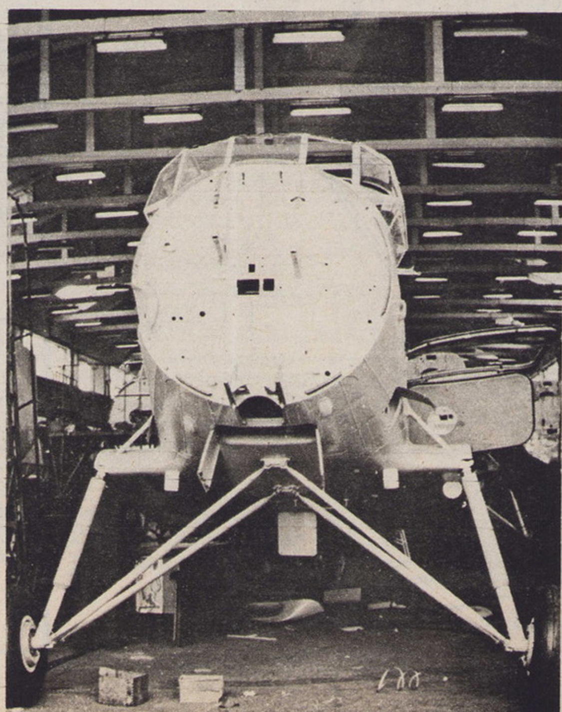
I to są założenia wyjściowe. Poszukuje się optymalnego rozwiązania.

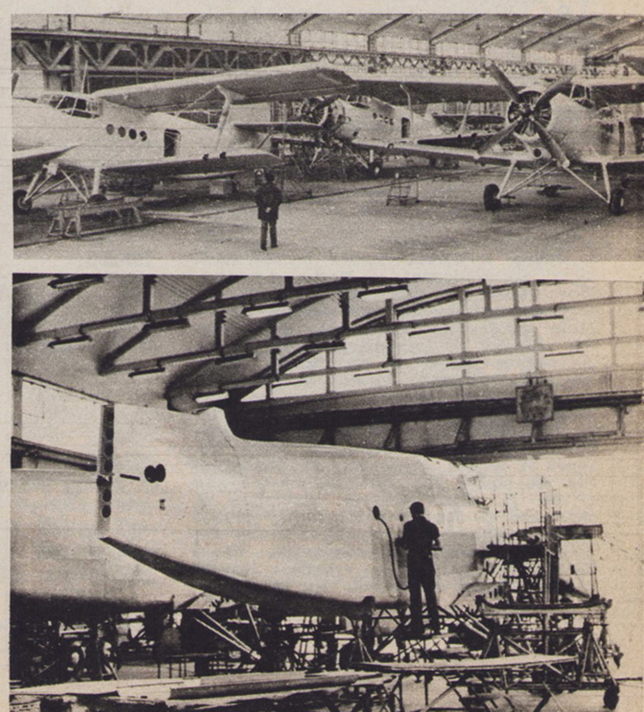
PRZEMYSŁAW MARCIN JAXA-ROŻEN
Prezes Aeroklubu Jeleniogórskiego

Na zdjęciu archiwalnym: dzień falowy na lotnisku w Jeleniej Górze

JUBILEUSZ W MIELCU

W październiku 1990 minęło 30 lat od montażu w WSK Mielec pierwszego samolotu An-2, oblatanego 23 października 1960 przez pilota doświadczalnego inż. Tadeusza Gołębiowskiego. Od tego czasu w Mielcu wyprodukowano ponad 12 tysięcy tych samolotów w kilkunastu wersjach. Mimo przestarzałej konstrukcji i zapowiedzi zakończenia produkcji, An-2 ciągle znajduje odbiorców. Ostatnio, po trzech latach od złożenia wniosku w Sao Paulo, trzy wersje tego samolotu: transportowa An-2T, transportowo-desantowa An-2TD i pasażerska An-2P, otrzymały atest homologacyjny brazylijskich władz lotniczych. Dodać warto, że w tym kraju obowiązują amerykańskie przepisy lotnicze FAR-23. Otrzymanie wspomnianego atestu stało się możliwe po dopracowaniu samolotu w zakresie wytrzymałości mocowania bagażu, zabezpieczenia przeciwpożarowego kabin i instalacji paliwowej, zamontowaniu pasów bezwładnościowych dla załogi, zmian w układzie sterowania samolotem oraz zastosowaniu nowych, zachodnich urządzeń nawigacyjnych i łącznościowych. Do przeprowadzenia prac homologacyjnych wynajęto jeden samolot i wysłano do Brazylii dwóch pilotów doświadczalnych — Andrzeja Pamułę i Zbigniewa Świerczyńskiego. Certyfikacją zajęli się specjaliści z OBR SK Mielec, kierowani przez Józefa Olesiaka, Włodzimierza Urbaniaka, Ryszarda Stępnia, Andrzeja Gałasia, Tadeusza Kuca, Józefa Wilka i Janusza Kusza. Interesy handlowe PZL Mielec reprezentował przede wszystkim Ryszard Migryt. Certyfikat nie gwarantuje jeszcze licznego eksportu. Na razie na sprzedaż do Brazylii przygotowywanych jest 5 An-2T, ale eksport tych samolotów do Ameryki Południowej nareszcie stał się możliwy. Zdobyte doświadczenia i zgromadzone dokumenty mogą też ułatwić certyfikację hiszpańską i niemiecką. Przed przestarzałym, ale cenionym An-2 otwierają się więc nowe możliwości.





Na zdjęciach: produkcja An-2 w PZL Mielec
Zdjęcia: L. Zielaskowski (2) i Z. Chmurzyński (1)

OPRACOWAŁ BOGUSŁAW WITKOWSKI

WŁADYSŁAW HERMASZEWSKI



Generał brygady od 03-10-1972. Ur. 04-01-1928 w Lipnikach. Doktor nauk wojskowych, pilot myśliwski. Ukończył Liceum Ogólnokształcące (1946), Oficerską Szkołę Lotniczą w Dęblinie (1958) i radziecką Akademię Sztabu Generalnego (1966). Doktoryzował się w ASG WP (1971) pracą na temat: „Rola lotnictwa myśliwskiego we współczesnej obronie powietrznej".

Łącznie spędził w powietrzu ok. 5000 h, z czego na samolotach tłokowych (UT-2, Po-2, Jak-9, Jak-11, Jak-12, Jak-18, TS-8 Bies, An-2, PZL-104 Wilga, PZL-110 Koliber, Zlin-42, Zlin-142 oraz śmigłowcu Mi-1) ok. 2000 h, a na odrzutowych (Jak-17, Jak-23, MiG-15, MiG-17, MiG-19, MiG-21, TS-11 Iskra oraz śmigłowcach Mi-2 i Mi-4) — 3000 h. Ma również licencję cywilnego pilota zawodowego II kl. i pilota instruktora I kl.

Przebieg kariery zawodowej: pilot, starszy pilot, d-ca klucza, d-ca eskadry, d-ca pułku myśliwskiego, szef lotnictwa korpusu OPK, szef lotnictwa OPK, dc-a korpusu OPK, prezes Aeroklubu PRL. Decyzją (niezgodnie ze statutem Aeroklubu) w 1987 zdjęty z tej funkcji przez ówczesnego ministra obrony narodowej za... ucieczkę do Berlina Zachodniego instruktora elbląskiego samolotem aeroklubowym. Obecnie jest w rezerwie. Jest również dyrektorem szwedzkiego przedsiębiorstwa zagranicznego ALLFIX, prowadzącego na terenie Polski działalność budowlaną. Nadal jest czynnym pilotem — lata własnym samolotem.

Był w jednej z pierwszych grup polskich pilotów przeszkolonych na samolotach odrzutowych (wiosną 1951) i jednym z pierwszych instruktorów na tych samolotach. Od 1951 uczestniczył we wszystkich defiladach i ważniejszych pokazach lotniczych na samolotach odrzutowych. Był prowadzącym rombu (d-cą 64 MiG-ów-17) nad polami Grunwaldu w 1960. Autor i główny realizator programu przezbrojenia lotnictwa OPK na samoloty naddźwiękowe (1962—1964). W latach 1982—1987 ożywił działalność szkoleniową i sportową w Aeroklubie. Ma tytuł Zasłużonego Pilota Wojskowego.

Czas wolny spędza na lotnisku sportowym, w lesie (łowiectwo) lub nad wodą (wędkarstwo i żeglarstwo). Uprawia turystykę górską. Chętnie czyta książki historyczno-wojskowe i lotnicze. Ulubione czasopismo lotnicze: „Skrzydlata Polska".

Żona — Teresa, córka — Grażyna, nie związane z lotnictwem. Bracia: Mirosław — lotnik kosmonauta, gen. bryg. pil. w służbie czynnej, Bogusław — mjr lotnictwa w rezerwie, stryjeczny brat Stanisław — kpt. samolotu Concorde w Air France.

Mieszka we własnościowym segmencie (110 m²) w budynku szeregowym w śródmieściu Warszawy, nie ma samochodu prywatnego, za to jest właścicielem samolotu sportowego PZL-110 Koliber.

ZENON KUŁAGA



Generał brygady od 09-05-1990. Ur. 30-12-1940 w Turbii woj. tarnobrzeskie. Pilot myśliwsko-bombowy. Ukończył Liceum Ogólnokształcące w Rzeszowie, Oficerską Szkołę Lotniczą (1963) i Akademię Sztabu Generalnego WP (1974).

Szkolenie lotnicze odbył w OSL uzyskując tytuł pilota samolotów myśliwskich. Łącznie spędził w powietrzu 2200 h, w tym na samolotach tłokowych (CSS-13, TS-8 Bies) 300 h. Wykonywał ponadto loty na samolotach UT MiG-15, Lim-1, Lim-2, Lim-6, Lim-5M i TS-11 Iskra.

Przebieg kariery zawodowej: pilot, starszy pilot, d-ca klucza, szef strzelania powietrznego eskadry, d-ca eskadry, zastępca d-cy pułku ds. szkolenia i liniowych, d-ca pułku, szef sztabu dywizji lotnictwa myśliwsko-bombowego. Obecnie jest szefem Oddziału Wychowawczego Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej. Pilot wojskowy I kl., wyszkolił wielu pilotów i instruktorów lotnictwa wojskowego.

W czasie 27 lat wykonywania lotów nie spowodował wypadku lotniczego, ani groźnej przesłanki. W Pile, gdzie spędził większość swego życia służbowego, pracował aktywnie w organizacjach społecznych. Był radnym dwóch kadencji w Wojewódzkiej Radzie Narodowej w latach 1973—1984. Był przewodniczącym WRN w Pile.

Jest posłem na Sejm X kadencji i członkiem sejmowej komisji Obrony Narodowej.

Wolny czas spędza w domu, pracując w ogrodzie. W czasie urlopu chętnie przebywa w lesie i nad wodą. Czyta głównie literaturę pamiętnikarską z okresu II wojny światowej. Uważa także, że muzyka pozwala mu odzyskać dobry nastrój i pogodę ducha. Chętnie czyta „Skrzydlatą Polskę" i tygodniki społeczno-polityczne.

Żona — Maria jest absolwentką uniwersytetu. Syn — Dariusz ukończył Politechnikę Poznańską. Nie są związani z lotnictwem.

W Warszawie mieszka w pokoju hotelowym. W Pile ma pół bliźniaka (110 m²). Jeździ samochodem Polonez.

JAN RACZKOWSKI



Generał brygady od 22-07-1957, generał dywizji od 10-10-1962. Pilot wojskowy od 1947. Ur. 22-08-1922 w Nieświeżu. Ukończył Oficerską Szkołę Lotniczą i Kurs Dowódców Pułku w Dęblinie w 1947 (wraz z E. Chromym, J. Frey-Bieleckim i E. Mankiewiczem), radziecką Akademię Lotniczą w Monino (1955) i Akademię Sztabu Generalnego WP (1961).

Po ukończeniu OSL uzyskał tytuł pilota wojskowego. Łącznie spędził w powietrzu 3068 h 21 min, z czego na samolotach tłokowych (UT-2, Po-2, Jak-11, Jak-18, Jak-12, TS-8 Bies, An-2, Il-2 i Il-10) 2500 h 57 min, a na odrzutowych (MiG-15, MiG-17, MiG-21 i TS-11 Iskra) — 567 h 24 min. Licencję pilota sportowego uzyskał w 1948. Odznakę pilota wojskowego I kl. otrzymał w 1958, a Zasłużonego Pilota Wojskowego w 1988.

Przebieg kariery zawodowej: pilot, d-ca eskadry, zastępca d-cy pułku, d-ca pułku szturmowego, d-ca dywizji lotnictwa szturmowego, d-ca Lotnictwa Operacyjnego, główny inspektor Wojsk Lotniczych, d-ca Wojsk Lotniczych. Był konsulem generalnym w Mińsku (1982—1987). Obecnie jest na emeryturze.

Uczestniczył w przezbrojeniu z samolotów Il-2 na Il-10, a później na MiG-15, jak również przy wprowadzaniu samolotów naddźwiękowych.

Doprowadził do zlotu trzech pokoleń lotników w Dęblinie w 1966. Współinicjator odbudowy Pomnika Lotnika w Warszawie. Zorganizował słynną lotniczą defiladę tysiąclecia. Zainicjował wykorzystywanie w Polsce odcinków dróg do lądowania i startów samolotów odrzutowych, łącznie z przeprowadzeniem pokazowych ćwiczeń w obecności ministrów obrony narodowej krajów Układu Warszawskiego (w rejonie Szczecina). Ma duże zasługi dla polskiego lotnictwa wojskowego.

Wolny czas poświęca na działalność społeczną. Lubi pracę na działce i myślistwo. Chętnie czyta książki historyczne. Ulubione czasopisma lotnicze: „Przegląd WLiOP" i „Skrzydlata Polska".

Żona Krystyna, syn Dariusz i córka Jolanta nie są związani z lotnictwem.

Mieszka w lokalu kwaterunkowym (96 m²) w warszawskiej dzielnicy Ochota. Ma tygową działkę rekreacyjną. Jeździ samochodem Łada.

JAN WALISZKIEWICZ



Generał brygady od 11-10-1988. Pilot myśliwski. Ur. 23-06-1942 w Nowym Dworze Mazowieckim. Ukończył Liceum Ogólnokształcące w Modlinie (1960), szkolenie LPW w Krośnie (1960), Oficerską Szkołę Lotniczą w Radomiu (1963), Akademię Sztabu Generalnego WP (1973) i radziecką ASG (1982).

Łącznie spędził w powietrzu 2100 h, z czego na samolotach tłokowych (Junak-3 i TS-8 Bies) 400 h, a na odrzutowych (Lim-1, Lim-2, Lim-5, Lim-5p, MiG-21 PFM, MiG-21 F-13, MiG-21 SPS i TS-11 Iskra) — 1700 h.

Przebieg kariery zawodowej: pilot, starszy pilot, d-ca klucza, d-ca eskadry, d-ca pułku, szef lotnictwa korpusu OPK, zastępca d-cy korpusu ds. liniowych, szef sztabu korpusu. Od 21 lutego 1988 jest d-cą korpusu OPK w Bydgoszczy.

W 1977 był w zespole przygotowawczym do lotu kosmicznego, w gronie 10 kandydatów na polskiego kosmonautę.

Nie miał ani jednego przymusowego lądowania. W ramach planowanych lotów treningowych startował z drogi kołowania. W 1967 — jako kierownik lotów — brał udział w filmie pt. „Spacer". Rozkochany w lataniu.

W czasie wolnym uprawia działkę. Jest myśliwym. Pasjonuje się nauką języków obcych (angielski, niemiecki, hiszpański). Lubi czytać książki o tematyce historycznej. Ulubione czasopismo lotnicze: „Skrzydlata Polska".

Żona — Maria Krystyna, synowie: Krzysztof i Paweł. Paweł Waliszkiewicz ukończył w 1989 WOSL i jest obecnie pilotem samolotu odrzutowego w pułku lotnictwa transportowego w Warszawie.

Ma mieszkanie służbowe (78 m²) na warszawskim osiedlu Bemowo, gdzie mieszka rodzina, a sam — w hotelu wojskowym w Bydgoszczy. Jeździ samochodem Polonez.



O czym może marzyć pilot, który co dnia doradza innym pilotom jak ułożyć plan lotu, jak poprowadzić trasy przelotów, żeby były najdogodniejsze w wykonaniu i zarazem najatrakcyjniejsze turystycznie? O czym może marzyć zawodowy doradca lotniczy, pracownik AIS — Służby Informacji Lotniczej wielkiego międzynarodowego lotniska, na którym krzyżują się setki rejsów statków powietrznych przylatujących z całego świata i startujących we wszystkich kierunkach róży wiatrów?...

Chyba tylko o tym, by raz wreszcie spożytkować swą wiedzę dla siebie samego, by samemu sobie doradzić, gdzie i jak polecieć, by siąść za sterami samolotu i osobiście przeżyć lotniczą przygodę, jakich dziesiątki realizował dotąd na papierze, wspomagając innych pilotów w urzeczywistnianiu ich zamierzeń. Te pragnienia były niechybnie jednym z istotnych bodźców, w wyniku których Jürgen Schmidt, pracownik AIS we Frankfurcie nad Menem, postanowił wybrać się na swym motoszybowcu Falke poza krąg polarny.

Był poniedziałkowy ranek, gdy wespół ze swym kolegą Hansem Jausly wystartowali z macierzystego lotniska Ober-Mörlen do lotu, który miał być najpełniejszym oddechem ich lotniczego życia. Mieli przed sobą ponad sześć tysięcy kilometrów powietrznej marszruty. Pierwszy etap wiódł via Kassel do Lubeki, skąd przez wąski skrawek morza dalej na północ. Ponieważ na pokładzie nie było ani transpondera, ani wystarczającego wyposażenia radionawigacyjnego, więc Kopenhaga wysłała motoszybowiec z dala od korytarzy komunikacji lotniczej. W związku z tym już od Fakse w Danii wypadło im lecieć znów nad morzem, tym razem nieco dłużej. Do wybrzeży Szwecji było tej wody 45 km, zatem niby niewiele, ale jednak wzrok w takich chwilach częściej omiata wskaźnik obrotów śmigła, słuch czujniej śledzi pomruk silnika, a niewygodne dotąd, powodujące ciasnotę w kabinie, kamizelki ratownicze stają się nagle najmilszym odzieniem.

W Malmö, zaledwie wylądowali i zakołowali na wskazane miejsce postoju, oczekiwał już na nich dystrybutor benzynowy. Po odprawie celnej i kontroli paszportów miła niespodzianka: w biurze AIS, gdzie zazwyczaj się płaci, na pytanie ile? — tylko uprzejmy uśmiech urzędnika wraz z dodatkową informacją, że w Szwecji na państwowych lotniskach od motoszybowców nie pobierają żadnych opłat. Zatem tradycyjne „Good luck!" i można startować w dalszą drogę do Jonköping. Tam zakończyli swój pierwszy, najdłuższy dzień lotu, przebywszy w sumie 1024 km trasy, po spędzeniu w powietrzu łącznie ośmiu godzin bez jednej minuty.

Wtorkowy poranek przywitał pilotów promiennym słońcem. Przy wspaniałej widzialności kontynuowali lot poprzez Örebrö, nad rzadziej już tutaj zaludnionymi terenami, aż do Borlänge. Wkrótce po opuszczeniu strefy TMA lotniska Jonköping bezskutecznie usiłowali nawiązać łączność z kontrolą lotów w Sztokholmie. Dopomógł im w tym jakiś komunikacyjny samolot, lecący z Frankfurtu właśnie do Sztokholmu. Usłyszawszy ich bezowocne wołania radiowe oferował swą pomoc jako stacja przekaźnikowa. Podał do kontroli pozycję motoszybowca i przekazał pilotom potwierdzenie przyjęcia meldunku. Z czystymi więc sumieniami mogli lecieć dalej. A w Borlänge było na tyle ciepło, że ochoczo zamienili swe kombinezony na krótkie spodenki. W tym iście wakacyjnym stroju dotarli do końcowego na ten dzień lotniska w Sundsvall, odsiedziawszy tym razem w swoim Falke w powietrzu tylko 4 godziny i 40 minut (tyle wyniósł czas przelotu trasy długości 605 km).

Trzeci dzień wycieczki należał do tych, których się nie zapomina. Z Sundsvall nad Zatoką Botnicką, wzdłuż jej całego zachodniego brzegu lot prowadził poprzez miasta Umea i Lulea, a potem w głąb lądu do Kiruny. Na etapowe lądowanie w Lulea trzeba było uprzednio uzyskać specjalne zezwolenie, gdyż jest tam tylko lotnisko wojskowe. Na nim pilot musiał złożyć szczegółowy plan dalszego lotu, bowiem od Skelleftea zaczyna się rozległa strefa zakazana dla przelotów. Podobnie jak przy wcześniejszych uzgodnieniach poszczególnych tras etapowych Jürgen Schmidt tutaj również prosił o przekazanie do AIS we Frankfurcie godziny lądowania i startu swego motoszybowca. Spełniano te jego prośby bez zastrzeżeń, dzięki czemu koledzy na frankfurckim lotnisku, a przez nich również rodziny obu pilotów były na bieżąco zorientowane, gdzie i kiedy znajdował się Falke. Jego załoga zaś oszczędzała w ten sposób sporo koron, które musiałaby wydać na telefony.

Z Lulea polecieli kursem 015. Po osiągnięciu miejscowości Ranea zmienili go na 305. Oblecieli strefę zakazaną ES-R04 i po 35 minutach lotu, zgodnie z obliczeniami znaleźli się nad torem kolejowym kończącym się w Narwiku nad Atlantykiem. Wszystko się zgadzało: to linia kolei wożącej rudę żelaza. Ręka pilota odruchowo sięgnęła do „Survival Kit". W porządku — zestaw przeżycia był na swoim miejscu. Bo teraz nie było żartów. Falke wlatywał już nad tundrę, ten swoisty step północy, ciągnący się bezludziem jak okiem sięgnąć. W dali, na horyzoncie majaczyły coraz wyraźniej góry. Nad głową absolutny błękit bez jednej bodaj chmurki, w dole kompletne pustkowie. Rzadko zaznaczone na mapie osady, po doleceniu do nich okazywały się pojedynczymi chatami lub szałasami, zamieszkałymi raczej od przypadku do przypadku. Nawigacyjnie nie było żadnych problemów — z torem kolejowym pod lewym skrzydłem leciało się komfortowo. Tylko od czasu do czasu piloci zadawali sobie pytanie, gdzie w razie potrzeby mogliby wylądować w tym wymarłym, bagnistym terenie. Na wszelki wypadek regularnie co kwadrans podawali do Sundsvall radiowy meldunek o swojej pozycji. Tor kolejowy, dający wygodną orientację nawigacyjną, nie tętnił jednak bynajmniej ożywioną cywilizacją — na trasie długości prawie 300 km pojawiły się na nim zaledwie dwukrotnie towarowe pociągi. Kiedy motoszybowiec Falke przekroczył krąg polarny, pilot po nadaniu o tym meldunku do Sundsvall przełączył się na częstotliwość radiostacji w Gallivare. Przelatując nad tą miejscowością powietrzni turyści poczuli się znów w zamieszkałym świecie, ale na krótko. Zaraz teren pod nimi objęła na powrót nieskazitelna, niezbyt człowiekowi przyjazna przyroda. Na łagodnych pagórkach zalegały jeszcze resztki zimowego śniegu.

Dwie duże góry dostrzegli z daleka. Pomiędzy nimi właśnie leży Kiruna, najdalej na północ wysunięte miasto Szwecji, miasto najbogatszych na świecie złóż rudy żelaza. Założona przed laty osada górnicza rozrosła się z czasem do liczącego 30 000 mieszkańców osiedla miejskiego, będącego obecnie również centrum badań światła polarnego. Zakończywszy na miejscowym lotnisku swój niezapomniany dzień lotny, który dał obu pilotom kolejne 5 godzin i 37 minut spędzonych w powietrzu oraz 800 km przebytej trasy, nie odmówili sobie oczywiście turystycznej wędrówki po mieś-

MOTOSZYBOWCEM

POZA KRĄG POLARNY

cie, które szczyci się między innymi liniami tramwajowymi, czynnymi na najdalszej na świecie północy.

Czwarty dzień rozpoczął się przelotem wzdłuż długiego jeziora Torneträsk, żeby potem, po przekroczeniu granicy Norwegii, północnym kursem poprzez Dividal osiągnąć Tromsö. Tu szybki obiad i zaraz skok do Alta, gdzie trzeba załatwić formalności. Na wschód od Tromsö, ponad Finnmark, aż po granicę ZSRR rozciąga się bowiem strefa lotów ograniczonych EN-R401 i żeby w nią wlecieć trzeba na pół godziny przed startem złożyć szczegółowy plan lotu. Odbyło się to sprawnie i wkrótce rozgorączkowani piloci lecieli wzdłuż Fiordu Alta. Sprzyjający tylny wiatr zwiększał ich prędkość przelotową do 190 km/godz. A rozgorączkowani byli zarówno zbliżaniem się do ostatecznego celu całej eskapady, jak i fantastyką lotu nad przepięknymi fiordami, których strome skały wpadały wprost w kryształ wody, rzadko tylko pozostawiając wąski skrawek wybrzeża. Schmidtowi przeleciało przez głowę, że gdyby tak silnik „obciął" to trzeba by wodować tuż przy takiej plaży, żeby móc do niej dopłynąć wpław.

Szybko jednak zarzucił te ratownicze koncepcje, gdyż cel lotu zbliżał się z każdą chwilą, a pod skrzydłami nadal zionęło dziką pustką. Mijali mniejsze i większe wysepki wciąż bez śladu człowieka. I nagle zrobiło się kolorowo. Ukazały się barwnie pomalowane domki, a wśród nich większy budynek. W niewielkim porcie obok — liczne łodzie na lustrzanie gładkiej powierzchni wody. Zapewne jakaś przystań rybacka. Jeszcze ostatnie kilometry lotu i oto oczom ukazuje się w całej swej wspaniałości wymarzony u progu wycieczki Nordkapp — Przylądek Północny — najdalej na północ wysunięty punkt Europy. Prostopadle stromymi ścianami skał strzela z oceanu na trzystumetrową wysokość. Równa jak stół płyta płaskowyżu wygląda niczym własne odbicie lustrzane. Piloci szaleją z radości, wielokrotnie okrążają upragniony cel przelotu, fotografują przylądek ze wszystkich stron, pod obiektyw idą też: ogromny parking samochodowy, sklep z pamiątkami i restauracja, które bynajmniej nie szpecą płaskowyżu.

Lecz wylądować tu niestety nie mogą, więc pełni szczęścia kierują swego Falke ku gołej plamie na końcu Fiordu Porsange, gdzie mieści się lotnisko Honningsvag. Kilka razy dziennie lądują na nim samoloty rejsowe wewnętrznych linii Twin Otters. Teraz ląduje tu dumnie niepozorny, a taki dzielny sokół — jak na polski tłumaczy się nazwa Falke. Jego załogę wita gratulacjami wyczynu młody zawiadowca lotniska w krótkich spodenkach i sportowej koszulce. Opowiada przybyłym, że z doborem czasu przelotu trafili w absolutną dziesiątkę, że złapali chyba najlepszą pogodę całego roku, bo jeszcze w ubiegłym tygodniu padał tutaj śnieg, a dzisiaj wszyscy chodzą w letnich strojach, gdyż ... upał sięga 20°C. Ale nie potrwa chyba długo — barometr już idzie w dół. Jeszcze kilka słów uprzejmości, jeszcze opłata za lądowanie w wysokości 20 marek i trzeba się żegnać.

Najbliższa możliwość pobierania paliwa to niezbyt odległe lotnisko w Hammerfest. Trasę wydłuża jednak nieco w czasie przeciwny wiatr. Po wylądowaniu tam, po uzupełnieniu benzyny i po kolejnej opłacie lądowania w tej samej wysokości piloci oraz ich płatowiec są znowu przedmiotem podziwu. Miejscowi z zainteresowaniem oglądają motoszybowiec — taki „papierowy samolot" nieczęsto w te strony przecież zagląda. W podzięce za wyrazy szczerego uznania piloci ściskają przyjazne dłonie rozmówców i po raz piąty w tym dniu startują, żeby zakończyć całodzienny etap na lotnisku w Alta. W czołowym nadal, dosyć silnym wietrze osiągają je o godzinie dziesiątej w nocy. Ta noc jest oczywiście tylko na zegarku, bo jasność panuje tu teraz w ciągu całej doby. Ten dzień na okrągło daje się pilotom już mocno we znaki. Mają za sobą 820 km pełnej wrażeń trasy, są rzetelnie utrudzeni, bardziej niż o posiłku marzą o wygodnych łóżkach. Znajdują je w młodzieżowym schronisku o dwunastej w nocy, lecz ze spaniem też nie najlepiej — światło ustawicznego dnia bije w oczy, a okna schroniska nie mają żadnych zasłon.

Rano jest niedobrze. Ciśnienie spadło na 1016 hektopascali, a stacja meteo w Tromsö uprzedza o nadchodzącym z Atlantyku niżu. Jego złowróżbne cirrusy widać już na niebie, trzeba zatem uciekać. Krótka narada i decyzja zmiany trasy: polecą na wschód do Ivalo. Po starcie pod skrzydła wchodzi głęboki kanion, który wiedzie pilotów przez długie kilometry. Obraz ziemi urzekająco straszny, jak z pradziejów świata, jakby się od wieków tu nic nie zmieniło. Ale busola i wyliczenia nawigacyjne są bez zarzutu: o przewidzianym czasie Falke przecina granicę norwesko-fińską w wyznaczonym punkcie koło Karigasniemi. Kontrola obszaru z Rovaniemi śle pilotom przez radio przyjazne „Welcome to Finland". Lecz wbrew temu miłemu powitaniu, po wylądowaniu w Ivalo wokół ni żywego ducha. Jak wkrótce się okazuje cała załoga lotniska ugania się za dwoma reniferami, które wtargnęły poprzez ogrodzenia na pole wzlotów i trzeba je przepędzić. Łowy trwają dość długo, dopiero po pół godzinie udaje się pobrać paliwo i zapłacić 25 marek za lądowanie. Ale to wszystko fraszka — najważniejsze, że na niebie ni śladu cirrusowej forpoczty niżu, która straszyła na lotnisku w Alta.

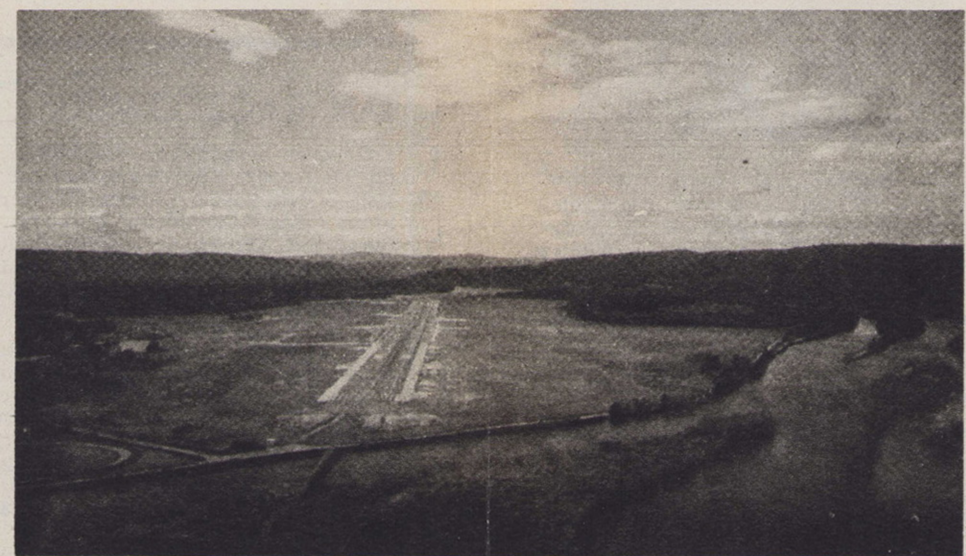
W dobrych przeto nastrojach piloci startują do Rovaniemi i w nie gorszych lecą po trasie, bo wiedzie ona wzdłuż drogi biegnącej przez tundrę. Droga wije się wprawdzie, omijając moczary i wzniesienia, generalnie jednak wytycza szlak, dzięki czemu nawigowanie jest dziecinną igraszką. Zgodę na lądowanie w Rovaniemi otrzymują z marszu, lecz dobry nastrój towarzyszący lotowi zostaje brutalnie zakłócony z chwilą zatrzymania motoszybowca przy stacji benzynowej i uchylenia kabiny. Roje potwornych komarów atakują wściekle każdy kawałek nieosłoniętego ciała, jakby czekały na pilotów wygłodzone od stuleci. Pobieranie paliwa urasta do tortury. W tych warunkach nie ma na co czekać. Szybkie załatwienie tego co niezbędne i już start do Lulea. Paru kąśliwych, nieproszonych pasażerów w kabinie udaje się zatłuc po drodze.

Od Lulea powrotny lot przebiegał znaną już trasą wzdłuż Zatoki Botnickiej i dalej, z niewielką odchyłką przez Mora i Karlskoga do Jönköping, nie nastręczając większych trudności. Bezproblemowo odbył się również przelot ostatniego, najdłuższego, bo ponad tysiąc kilometrów liczącego etapu z Jönköping do Ober-Mörlen. Na swym macierzystym lotnisku piloci znaleźli się znów w poniedziałek, tyle tylko, że przed tygodniem startowali stąd w poniedziałkowy ranek, a teraz lądowali o ósmej wieczorem. W sumie więc zamknęli swą ekspresową wycieczkę w niespełna ośmiu dniach, przelatując w tym czasie 6125 km i przebywając w powietrzu 43 godziny i 24 minuty. Daje to średnią przelotową 141 kilometrów na godzinę, przy której zużycie paliwa wyniosło 10,1 dm³ na godzinę lotu. Falke — sokół spisał się podobnie jak jego załoga znakomicie.

Czy w mniej korzystnych warunkach pogodowych udałby się ten turystyczny wyczyn w tak krótkim czasie? — można się zastanawiać. Jego autorom pozostaje w każdym razie ogromna satysfakcja ze spełnionego marzenia i niezapomniane doznania wspaniałego przelotu docelowo-powrotnego, z punktem zwrotnym na najdalszym północnym krańcu Europy.

Na podstawie „Flieger Magazin" — ter.


4


2


3

1 — mapka przelotu, 2 — widok z podejścia do lądowania na lotnisku Sundsvall — Szwecja, 3 — aranżer i wykonawca przelotu Jürgen Schmidt, przy swym motoszybowcu Falke, na norweskim lotnisku Honnigsvag, położonym najbliżej przylądka Nordkapp, 4 — norweskie Tromsö nad fiordem Bals było ostatnim miastem etapowym w przelocie na Nordkapp

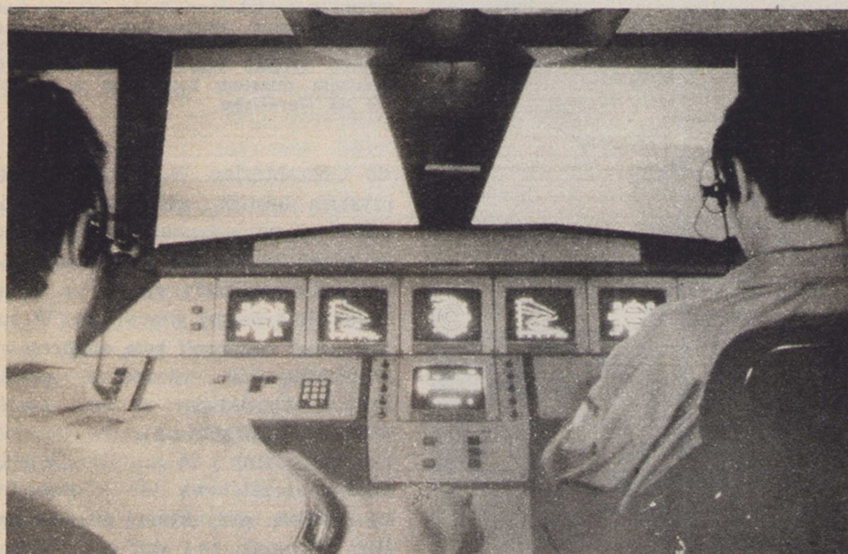
DZIECIĘCY UNIWERSYTET KOSMICZNY



1

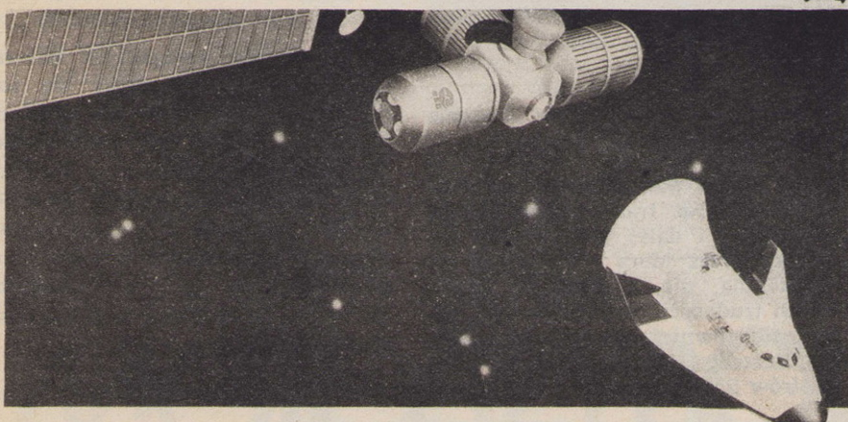


2



3 ▲

▼ 4



Do czynnego już od kilku lat amerykańskiego uniwersytetu kosmicznego dla dzieci doszedł obecnie francuski, znany jako Space Camp. Przez kilkanaście miesięcy przeszkolono w nim ok. 2500 dzieci i młodzież szkolną w wieku już od dziesięciu lat, w tym ok. 150 z innych państw. Uniwersytet znajduje się w Cannes-Mandelien, a inicjatorem jego powstania był w 1985 astronauta francuski Patrick Baudry.

Space Camp jest rozłożony na powierzchni 60 000 m² i składa się z czterech działów: treningowego, szkoleniowego, gimnastycznego, lotu kosmicznego. Sala wykładowa ma 250 miejsc.

Wprawdzie koszt budowy i wyposażenia (ok. 40 milionów franków) oraz bieżącej obsługi Space Camp jest znaczny, lecz jego organizatorzy są przekonani, że w przyszłości nie zabraknie astronautów.

A więc: od szkoły podstawowej — w kosmos! Myśmy mieli kiedyś hasło: od modelu na samolot.

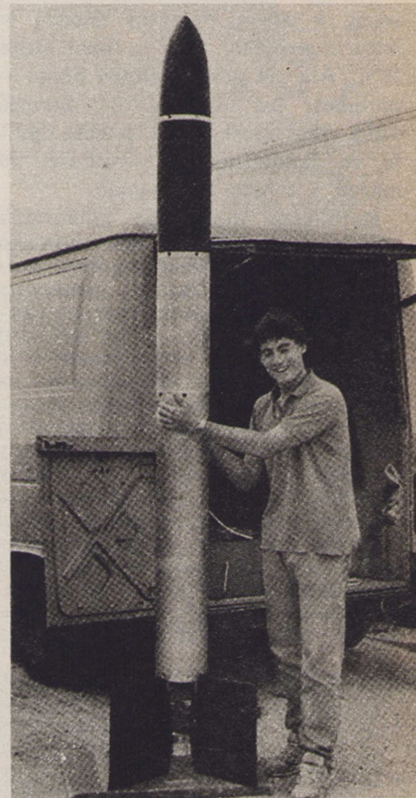
Na zdjęciach:

1. Początek kariery astronauty.
2. Sala z wirówką treningową.

3 i 4. Dzisiejsi absolwenci dziecięcego uniwersytetu kosmicznego mają szansę zasiąść za sterownicami przyszłego samolotu kosmicznego ESA Hermes. Dlatego już teraz mogą lądować na pasie w Istres, korzystając z prawdziwego symulatora lotu.

Niezależnie od Space Camp działa we Francji stowarzyszenie wiedzy technicznej młodzieży (ANSTJ) wspierane od lat przez centrum badań kosmicznych CNES. W konkursie rakietowym ANSTJ w 1990 na starcie stanęły 33 rakiety eksperymentalne zbudowane w 18 klubach modelarskich. Jakie tam były modele można stwierdzić na podstawie zdjęcia (5) rakiety wyczynowej o masie 39 kg, która posłużyła doświadczeniom technologicznym z dziedziny tworzyw kompozytowych (węgiel — aluminium).

Co można dodać? Starty rakiet obserwowali młodzi ludzie z Holandii, Hiszpanii, Norwegii i W. Brytanii. W 1991 światowy ruch młodzieżowego rakietnictwa amatorskiego obejmie zapewne również USA.



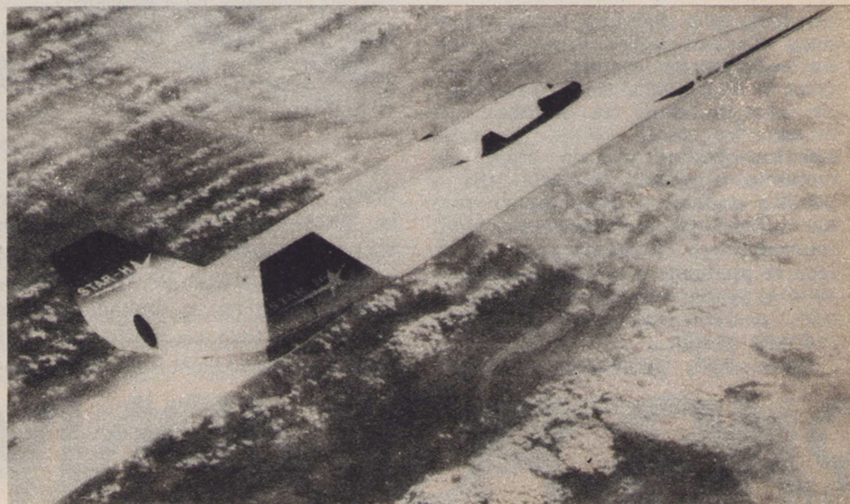
5

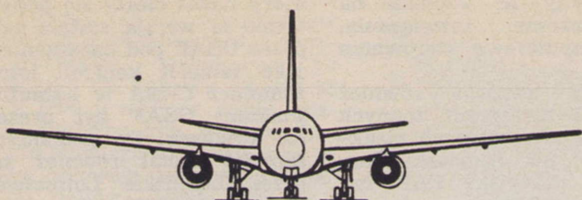
STAR-H

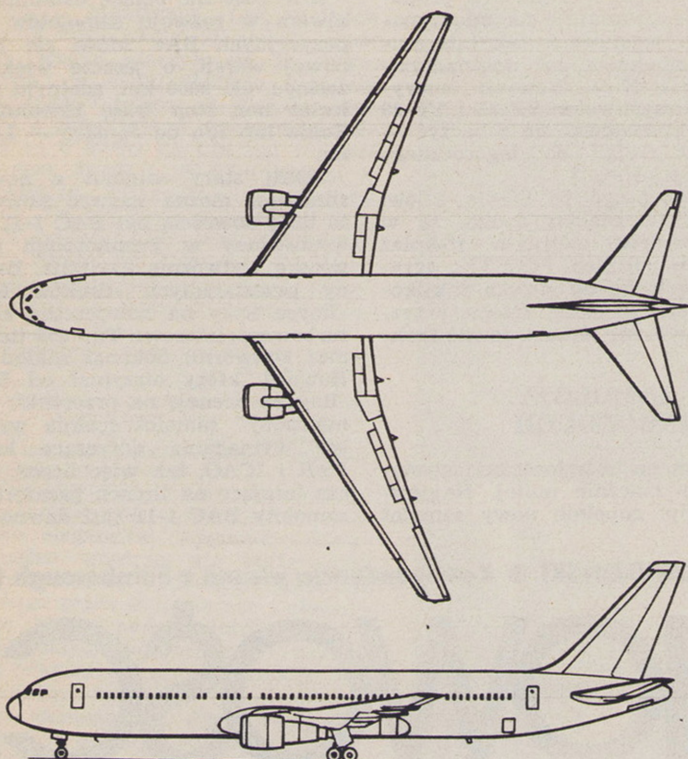
Francuski transportowy samolot kosmiczny Dassault Star H. Studium projektowe z 1990 zamówione przez CNES jako samolot dla przyszłej rakiety nośnej Ariane-5. Nawiązanie do projektu tej wytwórni z 1965.

Projekt niezależny od programu samolotu kosmicznego ESA Hermes, który ma wykonać pierwszy lot orbitalny w 1998, co jest prognozą raczej optymistyczną.

Zdjęcia: „Aviation Magazine International"









SAMOLOT PASAŻERSKI BOEING MODEL 767-300 ER

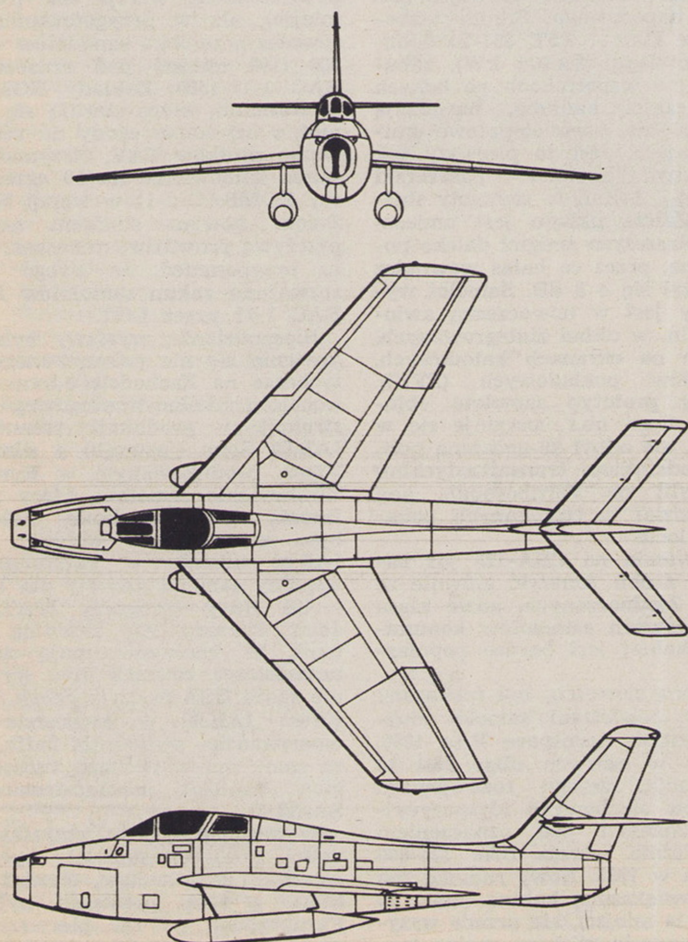
Wytwórnia Boeing Commercial Airplane Company w Seattle (USA) prowadząc prace nad rodziną dwusilnikowych odrzutowych samolotów pasażerskich Boeing 767, opracowała podstawową wersję 767-200 na 200 pasażerów, oblataną w 1981. Przez zwiększenie ilości paliwa otrzymano wersję 767-200 ER o zwiększonym zasięgu, oblataną w 1984. W 1983 powstała wersja Model 767-300 na 269 pasażerów, oblatana w 1986, o tej samej masie w locie co 767-200 ER, lecz z wydłużonym kadłubem, w części przed skrzydłem o 3,07 m i 3,35 m za nim, o wzmocnionym podwoziu oraz pokryciu kadłuba i spodu skrzydła. W styczniu 1985 rozpoczęto prace nad wersją Boeing 767-300 ER, rozwojową o wydłużonym zasięgu, z powiększonymi zbiornikami w części centralnej skrzydła i większej masie startowej, z możliwością zastosowania silników General Electric CF-6-80C2, Pratt Whitney PW 4000 lub Rolls Royce RB 211-524H.

Boeing 767-300 ER jest wolnonośnym dolnopłatem metalowym z użyciem kompozytów grafitowych o konstrukcji fail-safe, z dwiema gondolami silnikowymi umieszczonymi pod skrzydłem i wysuniętymi przed nie, z konwencjonalnymi usterzeniami i wciąganym trójpodporowym podwoziem z przednią dwukołową golenią i goleniami głównymi z dwiema parami kół w tandemie. Ma on ciśnieniową kabinę, klimatyzowaną i podgrzewaną, w której znajduje się pomieszczenie 2- (plus ewentualnie 1-) osobowej załogi prowadzącej oraz 200 do 216 pasażerów (w tym 18 w I kl. i 198 w turystycznej). Ma w przodzie i w tyle bufety i toalety. Pod pokładem zabiera kontenery 30 LD2 lub 15 LD1. Skrzydło o obrysie dwutrapezowym z dodatnim skosem 31,5° i wzniosem 6°, o profilach Boeing o grubości względnej 15,1% u nasady i 10,3% na końcach. Ma krótkie lotki oraz duże sloty i klapy wewnętrzne dwuszczelinowe i zewnętrzne jednoszczelinowe. Umieszczono przed nimi interceptory, z których zewnętrzne wspomagają działanie lotek, zaś wszystkie łącznie działają jako hamulce aerodynamiczne. Wszystkie powierzchnie sterowe poruszane są hydraulicznie.

Kadłub konstrukcji metalowej półskorupowej. Usterzenia o obrysach trapezowych z dużymi dodatnimi skosami mają stateczniki i stery. Usterzenie wysokości z dużym dodatnim wzniosem. Krawędzie natarcia skrzydła i usterzeń wyposażono w lodochrony. Napęd: 2 silniki dwuprzepływowe o wysokim stopniu dwukonturowości Pratt Whitney PW 4000 o ciągu po 266,9 kN. Paliwo w integralnych zbiornikach skrzydła 91 039 dm³. Samolot jest produkowany w kooperacji z 7. firmami zagranicznymi. **(K)**

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 47,57 m, długość — 54,94 m, wysokość — 15,85 m, pow. skrzydła — 283,3 m², wydłużenie — 7,9, rozstawy: kół — 9,3 m, osi — 22,76 m; kabina: — długość — 40,36 m, szerokość — 4,72 m, wysokość — 2,87 m, pow. podłogi — 184 m², objętość — 483,9 m³; dla ładunku kontenerów — 101,9 m³. **Masy:** własna — 81 374 kg, operacyjna — 89 902 kg, max. ład. płatnego — 20 003 kg, max. paliwa — 73 635 kg, max. startowa — 181 437 kg, max. do lądowania — 129 273 kg. **Osiągi:** prędkość przelotowa — M = 0,8, schodzenia — 269 km/h, wysokość przelotu — 10 400 m, pułap praktyczny na 1 silniku — 6550 m, pas startu — 2774 m; zasięg (obliczeniowy) — 11 230 km.

LAMUS



REPUBLIC F-84F THUNDERSTREAK

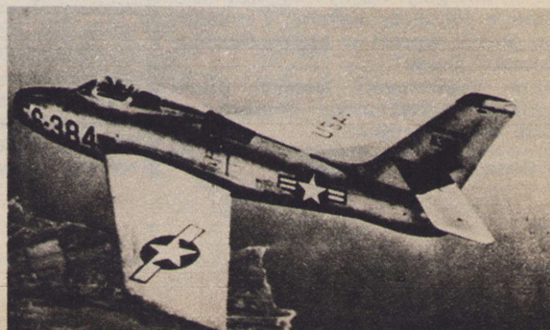
Korzyści wynikające z zastosowania skośnych płatów na samolotach latających z prędkościami przydźwiękowymi zachęcały konstruktorów nie tylko do projektowania nowych samolotów z takimi skrzydłami, ale także do modernizacji już istniejących konstrukcji poprzez zastąpienie skrzydeł prostych — skośnymi. Przykładem takiej modernizacji były prace wytwórni Republic nad opracowaniem wersji samolotu F-84 (SP 16/89) wyposażonej w skrzydło skośne. Ze względów ekonomicznych starano się dokonać jak najmniejszych zmian pozostałych elementów płatowca (w założeniu zamierzano wykorzystać 60% istniejących części). Prototyp nowej wersji (oznaczony XF-84F) z nowymi skrzydłami i usterzeniem o skosie 40° na 25% cięciw, przymocowanymi do kadłułba wersji F-84E, wyposażony w silnik Allison J35-A-25 o ciągu 23,2 kN, został wykonany w ciągu zaledwie 167 dni i oblatany 3-06-1950. W serii planowano zastosować silnik J35-A-29 o nieco większym ciągu 25,8 kN. Jednakże, wybuch wojny koreańskiej spowodował wzrost nacisku na zbrojenia i napływ funduszów na ten cel. W tej sytuacji postanowiono dokonać gruntowniejszej modernizacji samolotu, przystosowując go do nowego silnika Wright J65, licencyjnej wersji brytyjskiego Armstrong-Siddeley Sapphire. Wymagało to zwiększenia przekroju kadłuba przez jego podwyższenie. W tak przebudowanym prototypie już niewiele części było wspólnych z poprzednią wersją.

Drugi XF-84F z prototypowym silnikiem YJ65-W-1, zmontowanym w dużym stopniu z oryginalnych brytyjskich elementów i części, oblatano 14-02-1951. W samolocie wprowadzono nową osłonę kabiny otwieraną w tył do góry i hamulce aerodynamiczne w postaci perforowanych płyt przylegających w stanie zamkniętym do boków kadłuba za skrzydłem. Usterzenie poziome samolotu było początkowo klasyczne, tzn. podzielone na przestawiany statecznik i ruchomy ster, ale później w serii (po 250 egz.) wprowadzono usterzenie płytowe, całkowicie ruchome. Seryjne samoloty wyposażone były początkowo w silniki J65-W-1 o ciągu 32,2 kN, zastąpione później silnikami J65-W-3.

Samoloty F-84F Thunderstreak (smuga gromu) miały graniczną liczbę Macha równą 1,175. Były one uzbrojone w 6 k. masz. M-3 (12,7 mm), dwie bomby 454 kg i 8 rakiet HVAR. Dla ułatwienia startu przy dużym obciążeniu stosowano rakiety startowe RATOG o impulsie 230 kN·s, dające ciąg 17,8 kN w przeciągu 13 sek.

Drugi prototyp XF-84F został w 1951 ponownie zmodyfikowany. Zlikwidowano czołowy chwyt powietrza, zastępując go bocznymi chwytami w nasadach skrzydeł. Poprawiło to osiągi samolotu przez zmniejszenie oporów wlotu, a równocześnie umożliwiło wykorzystanie dziobu kadłuba (dodatkowo wydłużonego) na umieszczenie tam kilku kamer fotograficznych pionowych i ukośnych. Tak przerobiony samolot, przystosowany do zadań zwiadowczo-myśliwskich został skierowany do produkcji pod oznaczeniem RF-84F Thunderflash (błysk gromu). Inną odmianą F-84F był tzw. FICON (FIghter — reCONnaissance), pokładowy myśliwiec zwiadowczy, który miał być przewożony pod bombowcem dalekiego zwiadu Convair GRB-36J i zwalniany w okolicy celu, po czym ponownie podczepiany po wykonaniu zadania. Próby te jednak zarzucono. **J.S.**

DANE TECHNICZNE F-84F-5-RE (1 × 32,2 kN): **Wymiary:** rozpiętość — 10,2 m, długość — 13,2 m, wysokość — 4,4 m. **Masy:** całkowita norm. — 8780 kg, max. — 11 800 kg. **Osiągi:** prędkość, max. — 1160 km/h; wznoszenie — 36,1 m/s; promień działania — 1380 km; zasięg max. (dod. zbiorn.) — 4000 km. (zdjęcie i rysunek F-84F-5-RE)



KULISY HISTORII

BELGIJSKIE EPIZODY

Wydarzenia z początków działań wojennych na Zachodzie w 1940 są u nas na ogół mało znane. Oto dwie krótkie migawki z początku wojny w Belgii, w maju 1940...

Sobota, 11 maja 1940. O 04:30 wstał w huku bomb drugi dzień wojny na belgijskim niebie. Trzy Heinkle krążyły leniwie i powoli nad Mons, w każdym nawrocie lokując jedną bombę w rejonie dworca kolejowego — spokojnie, jak na ćwiczeniach. Trwało to już przeszło dziesięć minut bez żadnej reakcji obrony, gdy z południa nadleciał szybko samotny Morane-406 i natychmiast, w pierwszym ataku zapalił jednego z napastników. Dymiący He-111 skierował się na północ i po krótkiej chwili, wciąż zniżając się, roztrzaskał się o dom w Masmy St-Jean. Nie wyskoczył z niego nikt. Zaraz potem pojawił się zwycięski Morane, a jego pilot, zupełnie jakby to było w 1914 wylądował na pobliskiej łące, by nacieszyć oczy swym pierwszym zwycięstwem. Gorzka to jednak była radość. Pod gruzami domu zginęły dwie osoby — jego mieszkańcy, ci, których bronił...

Wtorek, 14 maja 1940. Piękny, wiosenny dzień, błękitne niebo, oślepiające słońce. Nad Mons na błękicie nieba maleńki punkcik samolotu kreśli podobny do arabeski wzór ciągnący białą smugę kondensacyjną. To zwiadowczy niemiecki Dornier Do-17P fotografuje obiekty. Kilka minut później syreny alarmowe zagłuszył jęk Stukasów, nurkujących na dworzec i koszary. Wkrótce potem zastąpiły je nisko lecące Heinkle He-111, kontynuując dzieło zniszczenia. Jednego z nich dopadł pojedynczy Morane MS-406, który wyleciał niepostrzeżenie wprost ze słońca. Pierwszy zaatakowany Heinkel ślizgiem wymknął się spod serii Hispano i nisko przy ziemi skierował się na zachód. Leciał ku miejscowości St-Ghislain, lecąc równolegle do kanału Mons-Conde (obecnie przebiega tu autostrada E-10). W drugim ataku Morane wleciał na dobrze uplasowaną serię MG tylnego strzelca. Trafiony myśliwiec zaczął się szybko wznosić, wyrzucając dym i płomienie. Pilot po nabraniu wysokości szczęśliwie wyskoczył, a samolot rozbił się w okolicy Ghlin Baudour. Zanim szczątki zniszczył ogień, można jeszcze było odczytać numer na sterze kierunku: 772. Niesiony wiatrem z północnego wschodu pechowy pilot, adiutant Leniaud, doleciał do północnego brzegu kanału i szczęśliwie opadł na ziemię. Jego lot i lądowanie na spadochronie obserwowała grupka cywilów i kilku młodych rekrutów armii belgijskiej, nie mających pojęcia, co trzeba robić w takich przypadkach, jak się zachować wobec kogoś nieznanego, kto „spadł z nieba" niewiele kroków od nich. Po chwili zdecydowaniem wykazał się przewoźnik kanałowej łodzi — przypomniawszy sobie swe doświadczenia z ubiegłej wojny wyrwał jednemu z żołnierzy karabin i wpakował pocisk wprost w głowę domniemanego „bosza"...

Także okoliczności śmierci pilota Leniaud odtworzono dopiero w wiele lat po wojnie...

Opr.: Na podst. „Histoires vraies de aviation" — T. Makowski

JERZY ŚWIDZIŃSKI ● Korespondencja własna z Farnborough (1)

NOWOŚCI

Salon lotniczy Farnborough'90 odbył się w miejscowości o tej nazwie pod Londynem w dniach 2—9 września 1990. Pierwsze emocje związane z tym istotnie ważnym wydarzeniem lotniczym mamy już za sobą i czas teraz na spokojne przeanalizowanie osiągnięć i znaczenia salonu.

Salon Farnborough, odbywający się co 2 lata, powiększa się za każdym razem, toteż i ubiegłoroczny był rekordowy pod względem zarówno liczby zwiedzających, jak i wystawców. Tym niemniej na pierwszy rzut oka wystawa dawała wrażenie niedosytu, a to głównie z powodu niepojawienia się wielu oblecanych, względnie spodziewanych samolotów. Wprawdzie to pierwsze wrażenie uległo pewnemu stonowaniu po obejrzeniu eksponatów wystawionych w pięciu już halach wystawowych, zapoznaniu się z informacjami zawartymi w publikacjach Salonu i wzięcia udziału w licznych konferencjach prasowych organizowanych przez wystawców, nie zmienia to jednak faktu, że istotnie na płycie lotniska brak było niektórych samolotów i to z przyczyn nie zawsze uzasadnionych.

Z powyższego powodu relację o salonie Farnborough'90 zaczniemy niekonwencjonalnie nie od tego co było, ale...

CO NIE ZOSTAŁO POKAZANE NA SALONIE?

Najwięcej zawodu wywołało odwołanie uczestnictwa w salonie „niewidzialnego" myśliwca Lockheed F-111A. Brak ten wytłumaczono skierowaniem tych samolotów bojowych do obszaru konfliktu w Zatoce Perskiej. Straty tej nie udało się zrekompensować przedstawieniem (tylko na ziemi) „samolotu-szpiega TR-1" (dawniej U-2). Też niby Lockheed, też był swego czasu ściśle tajny, ale to jednak nie to samo...

Z identycznych powodów zabrakło na wystawie bojowego śmigłowca Mc Donnell Douglas AH-64 Apache, który w 1988 zaprezentował olśniewający pokaz zwrotności i nadmiaru mocy w wykonaniu wprost niewiarygodnych figur akrobacji. Tym razem na stoisku przewidzianym dla śmigłowca można było obejrzeć jego model w skali (na oko) 1:10 i przeczytać tabliczkę OUT ON DUTY, co można przetłumaczyć na „odszedł na służbę". Tak więc niespodziewana konfrontacja na Środkowym Wschodzie zdołała rzucić ponury cień na wystawę Farnborough'90, na której można było zaobserwować pierwsze nieśmiałe oznaki tendencji rozbrojeniowych...

Trudniej było zgadnąć (powodów nie podano) dlaczego, pomimo oficjalnego zgłoszenia nie wziął udziału w wystawie nowy radziecki turbośmigłowy samolot komunikacji lokalnej Iliuszyn IŁ-114. Innym „nieobecnym" z Europy Wschodniej był czeski LET L-610, ale tego przynajmniej nie zgłaszano.

Najnowszy służbowy samolot brytyjski BAe 1000, będący ukoronowaniem długiej serii rozwojowej BAe 125, był wprawdzie pokazany, ale tylko w powietrzu, tzn. jego obecność na wystawie ograniczała się tylko do codziennych przelotów nad lotniskiem w Farnborough.

Jak już ostatnio weszło w (raczej nieprzyjemny) zwyczaj, ubiegłorocznej wystawy w Farnborough nie zaszczycił swą obecnością żaden z wielkich, nowoczesnych odrzutowych samolotów pasażerskich, jeśli nie liczyć niskiego przelotu nad lotniskiem Boeinga 747-400 w barwach australijskiej linii Quantas w trzecim dniu pokazów. A przecież na prezentację zasługiwał przynajmniej trzysilnikowy MD-11, oblatany dopiero w marcu ub.r., który nie był jeszcze nigdzie pokazany publicznie. Nie przyleciał również obiecywany Airbus A.320, zawsze chętnie oglądany ze względu na swoje nowoczesne rozwiązania, zwłaszcza komputerowe sterowanie (fly-by-wire).

Obserwatorzy zwrócili również uwagę na brak niektórych znanych już, ale zawsze stanowiących atrakcję samolotów, jak francuski Dassault Rafale, brytyjski EAP czy szwedzki Gripen. Zarzucano również USA, że nie doceniając roli propagandy nie prezentuje na międzynarodowych wystawach tak interesujących samolotów, jak doświadczalne X-29 i X-31. Nowych amerykańskich myśliwców YF-22 i YF-23 nikt nie spodziewał się zobaczyć — może „dojrzeją" do tegorocznego salonu paryskiego?

Aby zakończyć tę litanię żalów, należy z obowiązku dodać, że w Farnborough'90 zabrakło również samolotów polskich. PEZETEL ograniczył się tylko do stoiska z kilkoma modelami, które, trzeba przyznać, cieszyło się jednak pewną frekwencją.

NOWE SAMOLOTY W FARNBOROUGH

Nowości na ubiegłorocznej wystawie było znacznie mniej. Najpewniejszą był zupełnie nowy samolot komunikacji lokalnej nowej generacji, brazylijsko-argentyński (Embraer-Fama) CBA-123 Vector. Samolot ten służący do przewozu 19 pasażerów jest zmniejszoną wersją popularnej już Brasilii (30 miejsc), ale z nowatorskim rozwiązaniem układu napędowego. Silniki turbośmigłowe Garret TFE 351-20 o obniżonym ciągu (2 x 970 kW), zabudowane na wspornikach po bokach tylnej części kadłuba, napędzają przeciwbieżne, sześciołopatowe śmigła pchające. Jest to pierwszy tak rozwiązany samolot pasażerski (Starship i Avanti to samoloty służbowe). Zaletą układu jest umieszczenie płaszczyzn śmigieł daleko poza kabinę, przez co hałas wewnątrz zmniejszył się o 3 dB. Samolot wyposażony jest w nowoczesną awionikę, m.in. w układ zintegrowanych, opartych na ekranach katodowych, przyrządów pokładowych (EFIS). Pierwszy prototyp samolotu oblatany 18 lipca ub.r. znajduje się w próbach, ale odbył 20-godzinną podróż (z odcinkiem transatlantyckim) z Brazylii do Farnborough, aby wziąć udział w codziennych pokazach w locie.

Zamówienia na CBA-123 już napływają z obu Ameryk, głównie ze Stanów Zjednoczonych, gdzie klasa 19-miejscowych samolotów komunikacji lokalnej jest bardzo popularna.

Następną nowością był (pokazany tylko w powietrzu) samolot służbowy British Aerospace BAe 1000, oblatany w czerwcu ub.r. Jest to kontynuacja szeregu rozwojowego samolotów służbowych (dyspozycyjnych), znanych pod oznaczeniem 125. Ostatnia wersja BAe 125-800 powstała w 1983. Nowy samolot ma nieco powiększoną kabinę (max. 15 zamiast 14 miejsc), ale przede wszystkim znacznie większy zasięg (powiększona pojemność zbiorników paliwa) i poprawioną ekonomię, dzięki zastosowaniu turboodrzutowych silników nowej generacji Pratt-Whitney Canada PW 305 (2 x 23,13 kN). BAe 1000 będzie produkowany równolegle z BAe 125-800, który nadal cieszy się popytem. Ostatnio ta wersja została zamówiona przez USAF pod oznaczeniem C-29A jako samolot kontroli lotnisk. Egzemplarz C-29A w kamuflażu i ze znakami USAF był prezentowany na wystawie. Do podobnych celów samolot został również zakupiony przez Japońskie Lotnictwo Samoobrony (JASDF).

BAe 1000 nie będzie ostatnim ogniwem w rozwoju samolotów dyspozycyjnych BAe. Mówi się już o nowej wersji, o jeszcze większym zasięgu, ok. 8000 km, zdolnym przelecieć non stop trasę Honolulu — Tokio lub Rio de Janeiro — Lizbona.

Jeżeli stary samolot z nowymi silnikami można nazwać nowością, to taką nowością był BAC 1-11 2400 wystawiony w Farnborough przez włoską wytwórnię Aeritalia. Zamiany przestarzałych silników Rolls-Royce Spey na nowoczesne silniki turbowentylatorowe Tay 650 (tej samej wytwórni) dokonał zakład Dee Howard, który otrzymał od Rolls-Roycea licencję na przeróbki. „Odmłodzony" samolot spełnia wszystkie wymagania dotyczące hałasu FAR i ICAO, tak więc liczne, jeszcze latające na liniach pasażerskich samoloty BAC 1-11 (już dawno wycofane z produkcji) oraz produkowane z licencji w Rumunii samoloty ROMBAC 1-11 otrzymują szansę przetrwania, poprawy osiągów i obniżenia jednostkowego zużycia paliwa o 40%. BAC 1-11-2400 jest odpowiednikiem wersji 400 (ok. 80 miejsc), ale w przygotowaniu jest również przeróbka samolotów wersji 500 (100 miejsc) pod oznaczeniem BAC 1-11-1500. Zakłady ROMBAC w Rumunii, które starają się również o uzyskanie zgody na zastosowanie silników TAY, otrzymały ostatnio zamówienie na 50 egzemplarzy ROMBAC 1-11 w wersji 500 (!). Dzięki nowym silnikom samolot przeżywa prawdziwy renesans. Warto przypomnieć, że swego czasu rozważano zakup samolotów ROMBAC 1-11 przez LOT.

Niespodzianką wystawy było pojawienie się nie pokazywanego dotychczas na Zachodzie odrzutowego samolotu szkolno-treningowego konstrukcji i produkcji rumuńskiej IAR.99 Soim (jastrząb) z silnikiem Viper, produkowanym w Rumunii. Wystawienie samolotu, który zrobił zresztą dobre wrażenie, związane było z zamiarem wzięcia przez IAR.99 udziału w konkursie na wspólny samolot szkolny dla USAF i US Navy (program JPATS — Joint Primary Air Training System). W konkursie mają zamiar uczestniczyć również inne wytwórnie spoza USA (o czym dalej). Sponsorem IAR.99 w konkursie jest amerykańska wytwórnia Jaffe, która sama ma w próbach turbośmigłowy samolot szkolno-treningowy SA 32 T.

W zasadzie były to wszystkie nowości. Pozostałe samoloty były już wcześniej wystawiane, chociaż niektóre z nich pokazane były w Farnborough po raz pierwszy. Do nich należały np. stanowiące atrakcję wystawy radzieckie samoloty AN-225 Mrija oraz SU-27 i SU-27B.



1



2



3



4



5

1, 3 — brazylijsko-argentyński CBA-123 Vector z turbośmigłowym napędem pchającym

2 — samolot szpiegowski Lockheed TR-1 próbował zastąpić „niewidzialnego" myśliwca F-117A

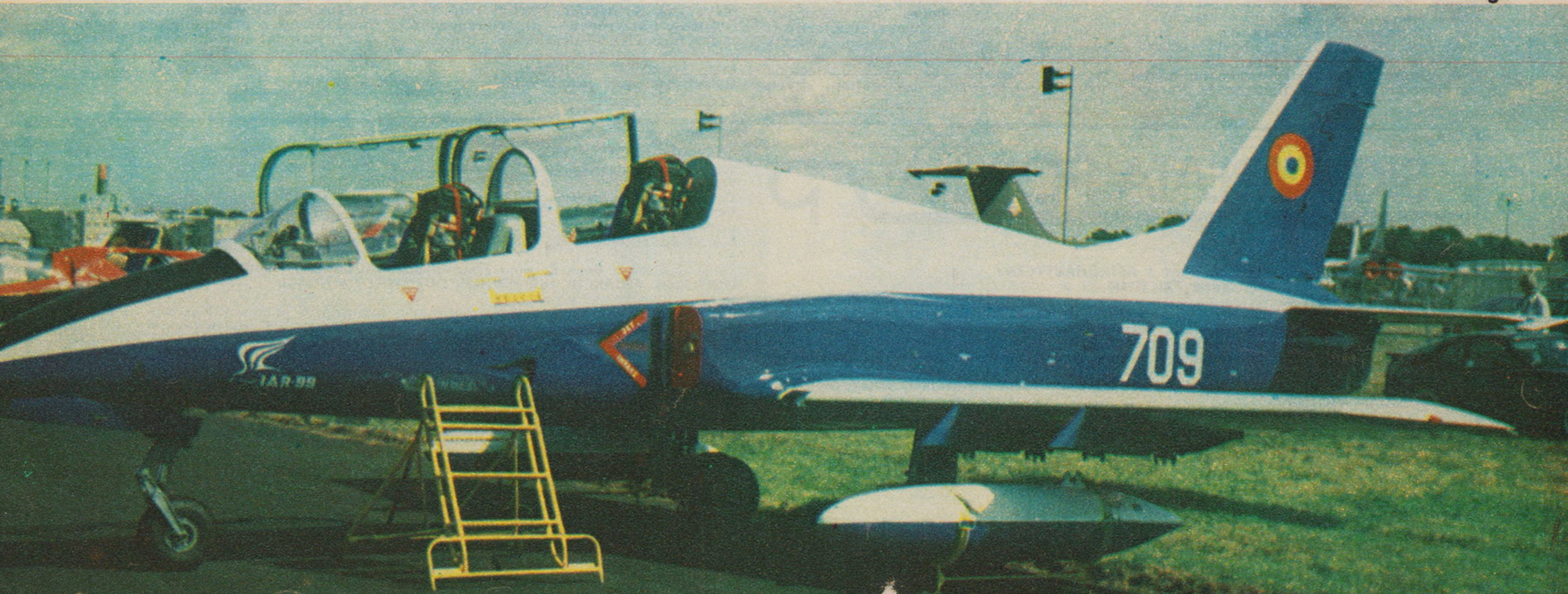
4 — BAC 1-11 2400 „odmłodzony" przez Dee Howard dzięki zabudowie silników RR Tay 650

5 — BAe 125-800 w wojskowej wersji C-29A dla USAF

6 — odrzutowy, szkolno-treningowy IAR.99 Soim (Rumunia)

Zdjęcie autora

6



LISTY

SPROSTOWANIA – KOMENTARZE

W związku z opublikowaniem mojej książki „Samolot bombowy PZL P.37 Łoś" pragnę sprostować kilka błędów, jakie przedostały się do druku i przeprosić za nie Czytelników.

Do najpoważniejszych z nich należy mylne, odwrotne zidentyfikowanie karabinów maszynowych typu PWU wz. 37 „Szczeniak" i Vickers F w podpisach pod fotografiami. I tak np. fotografia na str. 75 przedstawia górne stanowisko strzeleckie Łosia z km PWU wz. 37 „Szczeniak" (nie Vickers F, jak podano), zaś obie fotografie na str. 76 przedstawiają kmy Vickers F na stanowiskach górnym i dolnym (nie PWU wz. 37 „Szczeniak", jak podano). Uwaga niniejsza dotyczy podpisów pod wszystkimi fotografiami określającymi typy karabinów na Łosiu. Załączone tutaj rysunki przedstawiają oba typy kmów dla łatwiejszego ich rozpoznania.

Pomijając błędy drukarskie, inne zauważone błędy są następujące:

- str. 101, 2. wiersz od góry: inż. Marian Suszycki (nie Syczycki), kierownik warsztatu
- str. 102, 21. wiersz od góry: ...des Machines Motrices (nie Mortices) w Paryżu)
- str. 103, 3. wiersz od dołu: ...D. H. Hamilton Standard o zmiennym (nie stałym) skoku...
- str. 105, 12. wiersz od góry: ..., metalowe, o zmiennym (nie stałym) skoku...
- str. 135: w druku przestawiono podpisy pod fotografiami ppłk. pil. Józefa Werakso i kpt. obs. Franciszka Omylaka
- nazwa firmy wyrzutników bombowych Alkan winna być pisana poprawnie przez k, a nie przez c (Alcan), jak to przyjęto w paru miejscach w tekście.

List J. Pawlaka na temat działań Łosi („Wyjaśnienie" SP nr 43 z 28.10.90) stwarza wrażenie, że w książce „Samolot bombowy PZL P.37 Łoś" nie podałem właściwego zadania dla Łosi XV dyonu na dzień 7.IX.1939.

Omawiając zadania Łosi w tym dniu nie podałem, że zadaniem dyonu było „bombardowanie rejonu Łódź—Piotrków" w przeciwieństwie do rzeczywistego zadania „rozpoznania i bombardowania kolumn przeprawiających się przez Narew w rejonie Ostrołęki", jak to przedstawia J. Pawlak, lecz, że bombardowanie rejonu Łódź—Piotrków było jedynie celem popołudniowym. Na s. 160 napisałem: „Lot na pierwsze zadanie, na bombardowanie broni pancernej przeprawiającej się przez Narew na odcinku Różan—Ostrołęka, poprowadził kpt. Dukszto (...) startując o godz. 9:20 na czele 3-samolotowego klucza 16 Eskadry..."; następnie na s. 162: „o godz. 11:55 ... klucz 17 Esk. wyruszył, bombardowanie celu zaatakowanego rano przez 16 Eskadrę, na obszarze Maków—Różan—Ostrołęka" i dalej, że „Przed wieczorem, o godz. 17:15 na bombardowanie tegoż samego zgrupowania, które przekroczyło Narew (...) wyznaczono klucz 2-samolotowy..." Prawdą jest natomiast, co napisałem, że drugi klucz 16 Eskadry był wysłany po południu „na bombardowanie XVI Korpusu Pancernego na południowy zachód od Łodzi", startując o godz. 15.45 (s. 160). Taki sam cel zadania podaje również i ... J. Pawlak w „Polskie eskadry w Wojnie Obronnej 1939" s. 116! Dopiero w książce „Brygada Bombowa kurs bojowy!" J. Pawlak i W. Nowakowski (s. 125—126) zmienili cel 16 Esk. na rejon Maków Maz. — Różan, opisując przy tym walkę Łosi lecących na tę wyprawę z Messerschmittami w rej. Wołomin—Radzymin, k. Warszawy. Tylko, że marszruta Łosi z lotniska Stara Wieś, biegnąca przez okolice Warszawy, nie prowadzi do rej. Różan, a właśnie do rej. Łodzi. Autorzy sugerują również, że klucz 16 Esk. i dwa klucze 17 Esk. startowały na bombardowanie przepraw npla przez Narew w rej. Ostrołęki razem (s. 123—124), podczas gdy w rzeczywistości, jak podałem w swojej pracy za szczegółową kroniką XV dyonu, startowały one osobno o różnych porach (godz. 9:20, 11:55 i 17:15).

Jeśli chodzi o samolot npla zestrzelony przez Łosia kpt. Dukszto w dniu 7.I to żadna z przytoczonych przez J. Pawlaka w „Wyjaśnieniu" relacji nie stwierdza, że był to Bf 109 (jak to podaje J. Pawlak w swoich opracowaniach książkowych), ani nawet, że był to samolot jednosilnikowy, a jedynym pozytywnie zidentyfikowanym przez nie typem jest właśnie Heinkel. I tak:

- relacja kpt. Dukszto mówi ogólnikowo, że zauważył on „samolot myśliwski", co może prowadzić do wniosku, że nie był on zupełnie pewien, co to za typ, lecz poczytał go za myśliwski;
- relacja ppor. obs. Kazimierza Bernasa, którą J. Pawlak zdaje się przyjmować za najważniejszą, mówi jedynie: „atakowałem ogniem K.M. **niemiecki samolot**" (podkreślenie J.B.C.), wcale nie potwierdzając, że był to w ogóle myśliwiec;
- w zachowanej dokumentacji istnieją trzy wersje sprawozdań kpt. Stanisława Cwynara („krótkie" i „szczegółowe", których kopie są w mojej dyspozycji), najstarsza — choć prawdopodobnie nie pierwsza — pochodzi z 24.IX.1942; mimo wprowadzanych do nich poprawek i uzupełnień, wszystkie trzy mówią o zestrzeleniu przez kpt. Dukszte samolotu Heinkel w dniu 7.IX. Sprawozdanie swoje kpt. Cwynar stopniowo uzgadniał z całym personelem XV dyonu, dlatego uważam je za najbardziej miarodajne, a tylko one określają wyraźnie typ zniszczonego samolotu.

JERZY B. CYNK

W opublikowanej przez WKiŁ książce pt. „Samolot bombowy Łoś" autor — J. B. Cynk w przypisach poddaje w wątpliwość niektóre z informacji zawartych w mojej publikacji „Samoloty bombowe i szturmowe w lotnictwie polskim" wydanej w Biblioteczce Skrzydlatej Polski jako tom 12.

W skrócie: chodzi o zamierzone, a nie zrealizowane koncepcje adaptacji samolotów PZL-4 i PZL-44 na bombowce oraz oferty firmy Lockheed na dostawę wyposażenia umożliwiającego przeobrażenie znanego L-14H na wersję bombową i dostawy gotowych bombowców stanowiących odmianę Electry L-10A.

Ponieważ Czytelnik może być zdezorientowany po przeczytaniu obu książek pragnę dodać kilka słów komentarza uzupełniającego tamtą treść. Na podstawie poznanych źródeł sprawy te przedstawiają się zgoła inaczej niż wywodzi J. B. Cynk!

O zamiarze KZA dążącego do przystosowania PZL-4 do zadań niszczycielskich, mówił prof. dr inż. Franciszek Misztal w czasie relacji 5.I.1969. Później podczas kwerendy w Katedrze Budowy Samolotów P.W. profesor udostępnił dokumenty: 1. Warunki techniczne dla projektu samolotu bombowego z terminem złożenia w IBTL do 30.IX. br. (1931); 2. Elaborat pt. „Nota o niecelowości przeróbki płatowca PZL-4 na bombowiec", sporządzony w Oddziale Studiów PZL i podpisany przez inż. Mieczysława Kurmana oraz inż. Stanisława Nowickiego. Profesor opracował w 1931 dla tych samych założeń projekt PZL-10, stanowiący dla PZL-4 alternatywę konkurencyjną. Wspomniani przez J. Cynka: inż. Bruner zamieszkujący stale we Francji i inż. Prauss zaabsorbowany wówczas własnym projektem zapewne o tej sprawie nie wiedzieli. Reszta przedstawia się tak jak napisałem w BSP 12 na str. 38—40.

Na ślad wersji bojowej PZL-44 natrafiłem w CAW wertując korespondencję Dowództwa Lotnictwa MS Wojsk. W piśmie KZL/pf/61/39 z dnia 23.I.1939, z kopią do KFL zlecono inż. Franciszkowi Janikowi ocenę tego pomysłu przedstawionego w postaci studium. Prof. inż. Janik zapytany po latach, podczas spotkania 19.X.1971 stwierdził, że dał wówczas opinię pozytywną, zalecając jednak dokonywanie jak najmniejszych zmian w konstrukcji płatowca. Chodziło zwłaszcza o uniknięcie dużych wykrojów w spodzie kadłuba. Zamiarem KZL było uzyskanie odmiany bombowo-rozpoznawczej, odznaczającej się dłuższym promieniem działania od porównywanego Łosia. Każda eskadra miała mieć jeden taki samolot w swoim wyposażeniu. Opinia było konsultowana z aerodynamikiem — inż. Aleksandrem Szyszkowskim. Po odejściu gen. Rayskiego zainteresowanie koncepcją zmalało. Oprócz tych źródeł o zamierzonej przeróbce Wichra mówili w swoich relacjach: inż. Kazimierz Dzwonkowski z PZL i Tadeusz Zdunik z ITL.

Temat ofert amerykańskich związanych z samolotami wojskowymi wytwórni Lockheed zawarty jest w zasobach archiwalnych CAW rozproszonych po teczkach Kancelarii Sztabu Głównego i Dowództwa Lotnictwa MS Wojsk. Szczególnie interesujący jest rysunek ofertowy przedstawiający przekrój podłużny L-14H w wersji bombowej, różniącej się jednak od znanego później Hudsona.

W praktyce opierałem się zatem na wiarygodnych, pierwotnych materiałach źródłowych. To, że J. Cynk nie zdołał ich spostrzec, to rzecz sprawności warsztatu. Czytając jednak jego kąśliwe uwagi trudno się oprzeć wrażeniu, że przede wszystkim powodowała nim chęć dotknięcia adwersarza, a później przedstawienie własnej wersji zdarzeń.

ANDRZEJ MORGAŁA



DRODZY PAŃSTWO!

Nasza firma wkrótce rozpocznie wydawanie czasopisma przeznaczonego dla hobbistów i modelarzy redukcyjnych. Jego formuła nie jest jeszcze ściśle określona i mamy nadzieję, że Państwo pomożecie w jej ustaleniu. Pragniemy, aby każdy mógł w nim znaleźć coś dla siebie i dlatego wszelkie propozycje odnośnie tematów, które — Państwa zdaniem — powinny się znaleźć w nim, będą mile widziane.

Wstępnie zakładamy, że czasopismo będzie miało profil modelarsko-historyczny, z uwzględnieniem zainteresowań zarówno hobbistów interesujących się lotnictwem, jak i innym sprzętem. Szczegółowe plany, rysunki detali, interesujące zdjęcia, informacje historyczne, barwne kamuflaże — to jest to, co chcielibyśmy w głównej mierze zamieszczać w piśmie.

W niedługim czasie planujemy także rozpoczęcie wydawania serii monografii sprzętu bojowego i zwłaszcza w tej kwestii liczymy na Państwa pomoc. Jeśli w Waszym posiadaniu znajdują się informacje, pamiątki lub zdjęcia sprzętu bojowego i nie tylko (zwłaszcza z okresu międzywojennego i II wojny światowej), to prosimy o nadsyłanie ich na nasz adres. Po skopiowaniu lub sfotografowaniu oryginały zostaną odesłane ofiarodawcy, który otrzyma stosowne wynagrodzenie w przypadku ich opublikowania, a jego nazwisko zostanie umieszczone pod reprodukowanymi zdjęciami.

Liczymy również na szeroką współpracę autorów i plastyków, którzy czują się na siłach współpracować z nami.

Czekamy na listy i propozycje współpracy.

Nasz adres: PHU „Mirage", ul. Puławska 43, 02-508 Warszawa, telefon: 49-82-13, telex: 81-27-36 wkl, FAX (0—2) 641-94-21.

KLUB «ISKRA

Michał Małczyński — ul. Bieżanowska 5 m 1, 02-655 Warszawa (tel. 43-53-26) — poszukuje nie sklejonych modeli śmigłowców w skali 1 : 72 i 1 : 48 firm: Monogram, Airfix, Matchbox, Hasegawa, Revell, Heller, Esci, Italieri, Tamiya i in. W zamian oferuje model Novo: Mirage IIIC, Sfordfish, P-47D20 i 25, Delta 2, Spitfire VIII/IX, P-39 Airacobra, F6F Hellcat, Sea Hawk, Hunter FGA9, S. Jaguar, MiG-21 i in.

Tomasz Skowronek — ul. Wierzbowa 6/3, 40-169 Katowice — poszukuje TBiU związanych z lotnictwem, za które oferuje MM, książki z Biblioteczki Skrzydlatej Polski, ew. inne propozycje.

Roman Gajos — ul. Wojska Polskiego 41/43 m. 12, 25-377 Kielce — zwraca się do wychowanków Aeroklubu Kieleckiego i absolwentów ośrodków Polichno-Pińczów o przesłanie aktualnego zdjęcia z danymi personalnymi. Materiały te potrzebne są mu do pisanej przez niego książki „Ikar i Skrzydła Gór Świętokrzyskich".

SKRZYDLATA POLSKA sp

ILUSTROWANY TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY
Wyróżniony Dyplomem Honorowym FAI (1966)
Rok założenia – 1930
Redaguje zespół. Redaktor naczelny – HENRYK KUCHARSKI, zastępca redaktora naczelnego – BOGUSŁAW J. WITKOWSKI, sekretarz redakcji – TERESA SZYMANEK, redaktorzy – JERZY R. KONIECZNY, BARBARA SKONECKA, JANUSZ WOJCIECHOWSKI; redaktor graficzny – JOLANTA KALITA, redaktor techniczny – WIESŁAWA DYMNICKA. Stali współpracownicy – WALDEMAR CZERNISZEWSKI, BOLESŁAW GACZKOWSKI, RYSZARD KACZKOWSKI, TADEUSZ KOSTIA, BERNARD KOSZEWSKI, JULIAN MALEJKO, JERZY ŚWIDZIŃSKI, JULIAN WOŹNIAK.

ADRES REDAKCJI: ul. Kazimierzowska 52, 02-546 Warszawa, tel. 49-23-83 oraz 49-27-51 wew. 202, 233 (redaktor naczelny) i 243, telex: 81-27-36 wkl, FAX (02) 641-94-21.
Wydawca: SD „Skrzydlata Polska" i PHU „Mirage".
Cena egzemplarza: 4000 zł. O warunkach prenumeraty informować będziemy na bieżąco.
Ceny ogłoszeń: słowo – 3500 zł, 1 cm^2 – 5500 zł. Ceny pozostałych ogłoszeń i reklam – umowne. Stałym klientom udzielamy rabatu. Wpłaty za ogłoszenia: Łódzki Bank Rozwoju S.A., Oddział Warszawa, nr 410001-749-136, „Mirage", jak również w redakcji.

Konto dewizowe: Bank Rozwoju Eksportu S.A. Warszawa, nr 401054-6549-136-251. **ZA TREŚĆ OGŁOSZEŃ REDAKCJA NIE PONOSI ODPOWIEDZIALNOŚCI.**

Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych artykułach, korespondencjach i listach oraz zmiany ich tytułów. Tekstów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Skład i druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77.
Podpisano do druku 10.01.1991 r.
Nr zam. 4004.

PL SSN 0137-866X – Nr ind 37606X

SAMOLOT MYŚLIWSKI i MYŚLIWSKO-BOMBOWY PZL P-48 A/B LAMPART

W latach trzydziestych rozpoczął się intensywny rozwój polskich konstrukcji lotniczych, realizowanych na zamówienie Departamentu Aeronautyki. Latem 1934, w związku z powstaniem szeregu projektów samolotów bombowych, Departament Aeronautyki sformułował wytyczne dla nowego samolotu bombowego. W wyniku tego w Polskich Zakładach Lotniczych pod kierownictwem inż. Jerzego Dąbrowskiego powstał projekt oznaczony numerem P.37 (późniejszy PZL P-37 Łoś). W oparciu o koncepcję aerodynamiczną projektu P.37 powstał też projekt dwusilnikowego samolotu myśliwskiego P.38.

Po zbudowaniu prototypu samolotu P.38 o nazwie Wilk okazało się, że silniki PZL Foka, którymi miał być napędzany, są jeszcze nie ukończone, gdyż projektowanie i ich budowę realizowano równolegle z pracami projektowymi i konstrukcyjnymi płatowca. Ponadto o około 20% przekroczona została projektowana masa płatowca. Przekroczona masa, jak i brak silników odpowiedniej mocy spowodowały, że samolot PZL P-38 Wilk nie uzyskał projektowanych osiągów.

Ponieważ Wilk nie spełnił pokładanych w nim oczekiwań dr inż. Franciszek Misztal — wspólnie z inż. Tarczyńskim oraz inż. Hoszowskim — przystąpił do przeprojektowania konstrukcji jego kadłuba dla zmniejszenie masy własnej i przystosowania samolotu do napędu mocniejszymi silnikami Gnome-Rhone 14M MARS o mocy 700 KM. Ponadto w wyniku zwiększenia udźwigu, przekonstruowano przednią część kadłuba dla zwiększenia uzbrojenia.

Tak powstał zupełnie nowy samolot, będący odmianą rozwojową P.38. Nowy projekt oznaczono symbolem P-48, a przyszłemu samolotowi nadano nazwę Lampart.

Samolot PZL P-48 Lampart był pierwszą konstrukcją polskiego przemysłu lotniczego, w której zastosowano integralne zbiorniki paliwa. Jako ciekawostkę można dodać, że w celu szkolenia personelu latającego dla nowej generacji samolotów wojskowych powstał samolot szkolno-treningowy PWS-33 Wyżeł.

Intensywne prace nad projektowaniem Lamparta spowodowały, że już na początku 1939 dokumentację techniczną przekazano do Działu Prototypów PZL. Do chwili wybuchu II wojny światowej ukończono budowę płata, a w toku budowy znajdował się kadłub samolotu. W listopadzie 1939 spodziewano się ukończenia budowy prototypu i rozpoczęcia prób statycznych. Oblotu prototypu spodziewano się w pierwszej połowie 1940. Do uzbrojenia samolot PZL P-48 Lampart miał wejść w 1941. Do 1943 spodziewano się utworzenia 15 eskadr wyposażonych w samoloty tego typu (po 10 samolotów w eskadrze).

W chwili wybuchu wojny przerwano pracę nad prototypem, a ukończone elementy prawdopodobnie zostały zniszczone przez pracowników wytwórni. Nie zachowała się także dokumentacja techniczna samolotu, gdyż prawdopodobnie zniszczyła ją żona konstruktora podczas oblężenia Warszawy.

Warto dodać, że mimo intensywnych prac nad Lampartem dr inż. Franciszek Misztal na początku 1939 opracował projekt wstępny rozwojowej odmiany Lamparta, oznaczonej jako P-54 Ryś. Samolot ten miał być napędzany dwoma silnikami rzędowymi Hispano-Suiza 12L i 12Z o mocy po 1200—1600 KM. Projekt ten przewidywał zwiększenie uzbrojenia do 6 karabinów maszynowych kalibru 7,9 mm oraz 2 działek. Przewidywano, że samolot osiągnie prędkość znacznie przekraczającą 600 km/h (prędkość obliczeniowa — 640 km/h).

OPIS KONSTRUKCJI

Dwumiejscowy samolot myśliwski i myśliwsko-bombowy, konstrukcji metalowej o układzie dwusilnikowego, wolnonośnego dolnopłatowca z wciąganym podwoziem.

Kadłub — o przekroju owalnym, półskorupowy, duralowy, kryty blachą. W przedniej części mieścił uzbrojenie, w tylnej dwuosobową kabinę z miejscami w układzie tandem. Sterownice zdwojone.

Podwozie — z amortyzacją olejowo-powietrzną. Podwozie główne wciągane do gondoli silnikowych. Płoza ogonowa z kółkiem.

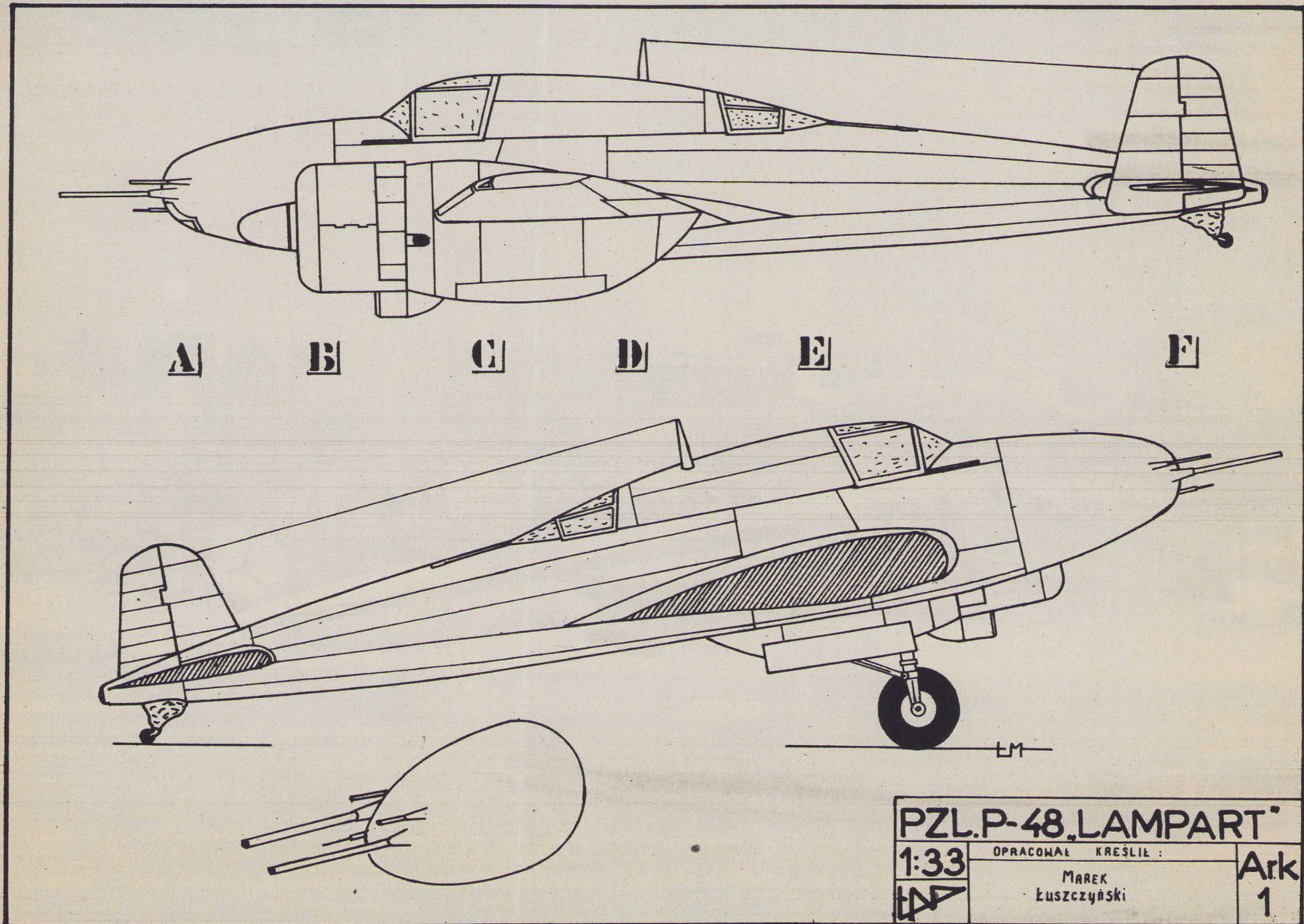
Płat — o obrysie trapezowym z eliptycznymi końcówkami, trójdzielny, duralowy, kryty blachą. Środkowa część płata dwudźwigarowa, części zewnętrzne konstrukcji kesonowej typu PZL (według patentu F. Misztala). Skrzydła zmechanizowane. Usterzenie konstrukcji duralowej kryte blachą. Usterzenie pionowe — podwójne (dla zwiększenia pola ostrzału tylnego strzelca pokładowego).

Lampart A — dwa działka FK wz. 38D kal. 20 mm i dwa km-y wz. 36 kal. 7,9 mm w przedniej części oraz dwa km-y wz. 37 kal. 7,9 mm strzelca pokładowego.

Lampart B — osiem km-ów wz. 36 kal. 7,9 mm pilota oraz ładunek 300 kg bomb.

Napęd. Silniki czternastocylindrowe, o układzie podwójnej gwiazdy, Gnome-Rhone 14Mo7 (w prototypie) o mocy maksymalnej 730 KM przy 3135 obr./min na wysokości 3500 m i mocy nominalnej 660 KM na wysokości 3650 m. Moc startowa 640 KM, masa silnika — 450 kg. Reduktor i sprężarka. Osłony silnika typu NACA z regulowanymi klapkami. Śmigła trójłopatowe, metalowe, przestawialne. Zbiorniki paliwa umieszczone w środkowej części płata.

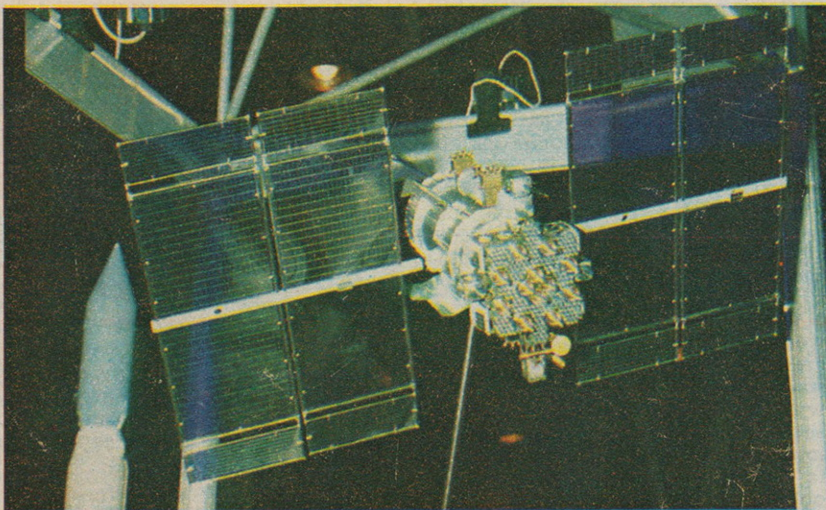
Opracował i rysował:
MAREK ŁUSZCZYŃSKI
(cdn.)



Zdjęcia: Wacław Hołyś, Laszlo Simon, „Aviation Magazine International", „Air et Cosmos", archiwum.

GŁONASS

Pierwsze zdjęcie radzieckiego satelity nawigacyjnego Głonass.



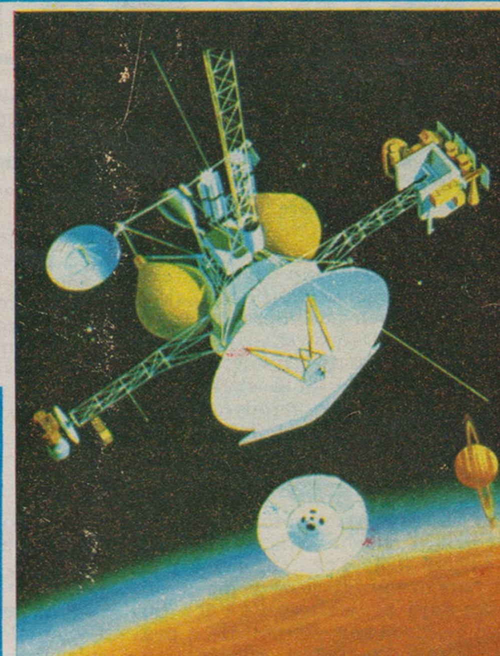
PRYWATNE MUZEUM

W porcie lotniczym Ferihegy w Budapeszcie zostało w 1990 otwarte prywatne muzeum lotnictwa SOMAIR. Na zdjęciu: pierwsze samoloty muzeum.



PRÓBNIK XXI WIEKU

Tak będzie wyglądał automatyczny próbnik międzyplanetarny ESA/NASA Huygens (Cassini przewidziany do badań Saturna i Tytana w 2002—2003. Masa Cassini — 5,4 Mg, masa Huygensa — 220 kg. Zasilanie z akumulatorów (1,37 kW•h) oraz generatora radioizotopowego (600 W). Łączność z Ziemią poprzez antenę o średnicy 3,7 m. W międzynarodowym zespole przygotowującym różne przyrządy naukowe jest wymieniany J. Zarnecki z W. Brytanii.





MEWA W MOSKWIE

Dwusilnikowy samolot dyspozycyjny PZL M-20 Mewa ze znakami SP-DMB na lotnisku moskiewskim Szeremietiewo we wrześniu 1990. Samolot zbudowany z licencji amerykańskiej w zakładach w Mielcu.

KOLEKCJA SP

33. Boeing 767-300 ER „Warszawa" Polskich Linii Lotniczych LOT startujący z lotniska Warszawa Okęcie
Zdjęcie: Piotr Paśnicki

Supermarine Spitfire Mk. I, Nr. ser. K9798 z 19 Dywizjonu RAF,

maj 1939 r. Samolot w standardowym kamuflażu samolotów RAF z okresu poprzedzającego wybuch II wojny światowej. Dolne powierzchnie lotek i sterów srebrne.

Spod znaków rozpoznawczych na kadłubie przebija żółty kolor obwódki zamalowanego znaku typu A1. Przedstawiony samolot był jedynym egzemplarzem w 19 Dywizjonie latającym bez znaków rozpoznawczych na skrzydłach.

